LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

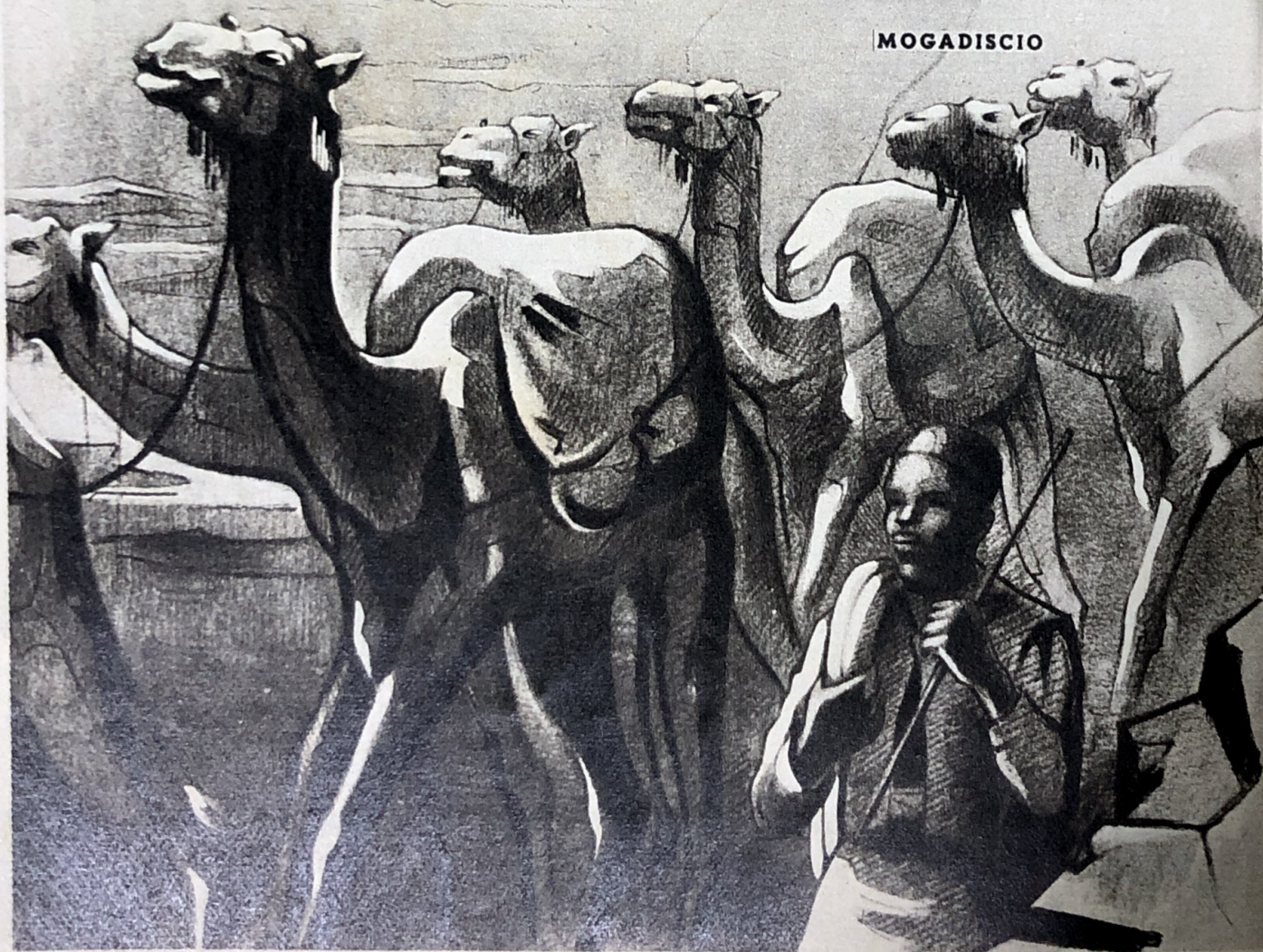
ANNO XLVI - NUMERO 7 LUGLIO 1940 - XVIII E. F.

SACCHI

ODOL

LLOYD TRIESTINO
SERVIZI PER L'IMPERO

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA AL SERVIZIO DELL'IMPERO

MASSAUA
ASMARA
GONDAR
ASSAB
COMBELCIA
DESSIE
LECHEMTI
DEMBI DOLLO
ADDIS ABEBA
DIRE DAUA
HARAR
GIGGIGA
CAMBELA
GORE
GIMMA

ANNO XLVI 1940-XVIII

LE VIE D'ITALIA

Numero 7 LUGLIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"

Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)

Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Raiflex
VELOCE
FLESSIBILE
SICURA
AUTARCHICA
PIRELLI

LA NOSTRA GUERRA

In un'ora decisiva, in cui maturano, con vertiginosa rapidità, gli eventi che devono attuare le giuste e sacre aspirazioni dell'Italia, crediamo utile dare inizio a questa rubrica di notizie in rigoroso ordine cronologico. Molti lettori la consulteranno certamente, e un giorno, a guerra finita, essa potrà offrire gli elementi di fatto per ricostruire la storia di questi giorni epici. In ogni numero de « Le Vie d'Italia » registreremo i principali avvenimenti degli ultimi trenta giorni, sino al 20 del mese in cui si stampa la Rivista.

GIUGNO

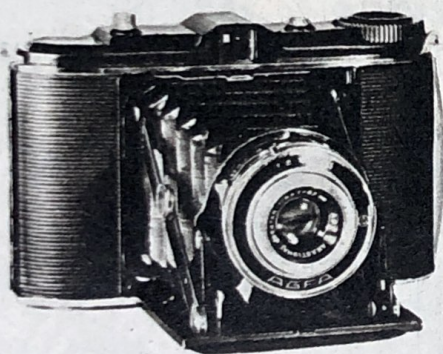
10 – Nel corso di una superba adunata popolare il Duce pronuncia la parola tanto attesa: l'Italia entra in guerra « contro le democrazie plutocratiche e reazionarie dell'Occidente, che in ogni tempo hanno ostacolato la marcia e spesso insidiato l'esistenza medesima del popolo italiano ». Ricordata la storia più recente del nostro Paese e detto che invano « l'Italia del Littorio ha fatto quanto era umanamente possibile per evitare la tormenta che sconvolge l'Europa », il Duce afferma che « noi impugniamo le armi per risolvere, dopo il problema risolto delle nostre frontiere continentali, il problema delle nostre frontiere marittime ». E così conclude: « L'Italia proletaria e fascista è per la terza volta in piedi, forte, fiera e compatta come non mai. La parola d'ordine è una sola, categorica e impegnativa per tutti. Essa già trasvola e accende i cuori dalle Alpi all'Oceano Indiano: VINCERE! E vinceremo, per dare finalmente un lungo periodo di pace con giustizia all'Italia, all'Europa, al mondo. Popolo italiano, corri alle armi e dimostra la tua tenacia, il tuo coraggio, il tuo valore! ». In precedenza, il nostro Ministro degli Affari Esteri, conte Ciano, aveva ricevuto l'ambasciatore di Francia e, successivamente, l'ambasciatore di Gran Bretagna, e aveva fatto loro la seguente dichiarazione: « S. M. il Re Imperatore dichiara che l'Italia si considera in stato di guerra con la Francia e la Gran Bretagna, a partire dall'11 giugno ».
In tutte le città d'Italia, in Libia, nell'Impero, nei Possedimenti, fra i connazionali all'estero, il discorso del Duce solleva ardentissime manifestazioni di fede; ovunque le popolazioni uniscono il loro grido di passione alle ondate di acclamazioni che a Piazza Venezia salutano le parole di Mussolini. – Dal Gran Quartier Generale germanico il Führer invia alla Maestà del Re Imperatore e al Duce telegrammi nei quali si esalta la fratellanza d'armi degli eserciti dell'Italia e del Reich.

11 – S. M. il Re Imperatore Vittorio Emanuele III dirige alle Forze Armate il seguente proclama: « Soldati di terra, di mare e dell'aria! Capo supremo di tutte le Forze di terra, di mare e dell'aria, seguendo i miei sentimenti e le tradizioni della mia Casa, come 25 anni or sono, ritorno tra voi. Affido al Capo del Governo, Duce del Fascismo, Primo Maresciallo dell'Impero, il Comando delle truppe operanti su tutte le fronti. Il mio primo pensiero vi raggiunge mentre, con me dividendo

PARTECIPATE AL REFERENDUM
Kodak
25.000 LIRE DI PREMI
Quale è l'apparecchio Kodak
che preferite e perchè?
Perchè possiate partecipare al Referendum Kodak, vi agevoliamo nell'acquisto dell'apparecchio, mettendo a vostra disposizione degli speciali buoni da L. 30.- a L. 120.-
che potrete richiedere al più vicino rivenditore dell'articolo oppure alla Kodak S.A. presso la sede di Milano od una qualunque delle filiali di Roma, Napoli e Genova.
Il buono d'acquisto vi sarà conteggiato come denaro, sotto forma di abbuono di 30, 60 o 120 lire sul prezzo di listino del nuovo Kodak che sceglierete in una delle tre categorie.
Inoltre, partecipando al Referendum Kodak, potrete vincere uno dei 20 apparecchi Cine Kodak Otto f. 3.5 o f. 2.7 che saranno estratti a sorte fra i partecipanti al Referendum.
Per le modalità di partecipazione al Referendum e per le norme di validità dei buoni d'acquisto, consultate l'opuscolo "Referendum Kodak", che potete richiedere, unitamente al catalogo degli apparecchi, al più vicino rivenditore dell'articolo od alla Kodak S. A. Via V. Pisani, 16 - Milano.

l'attaccamento profondo e la dedizione completa alla nostra Patria immortale, vi accingete ad affrontare, insieme con la Germania alleata, nuove difficili prove con fede incrollabile di superarle. Soldati di terra, di mare e dell'aria, unito a voi, come non mai, sono sicuro che il vostro valore e il patriottismo del popolo italiano sapranno, ancora una volta, assicurare la Vittoria alle nostre armi gloriose». Successivamente, il Duce dirama il seguente «Ordine del giorno» alle Forze Armate:
«Per decisione di S. M. il Re Imperatore assumo da oggi, 11 giugno, il Comando delle truppe operanti su tutte le fronti. Confermo nella carica di mio Capo di Stato Maggiore Generale il Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio. Confermo nelle rispettive cariche, e alle di lui dipendenze, il Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, quale Capo di Stato Maggiore del Regio Esercito; l'Ammiraglio d'Armata Domenico Cavagnari, quale Capo di Stato Maggiore della Regia Marina; il Generale designato d'Armata Aerea Francesco Pricolo, quale Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Da oggi, armi e cuori devono essere tesi verso la meta: conquistare la vittoria. Saluto al Re!».
Il Consiglio dei Ministri, riunitosi sotto la presidenza del Duce, approva importanti provvedimenti di guerra, fra cui il blocco dei prezzi, degli stipendi e delle pigioni; la legge militare nella zona di guerra; ecc. – Nel territorio metropolitano la zona di guerra viene così delimitata: oltre al Piemonte, tutto il versante tirrenico dall'Appennino al mare, più la Calabria, la Sicilia, la Sardegna, le isole e gli arcipelaghi e la provincia di Taranto. – Vibranti messaggi pervengono al Duce dal Senato e dalla Camera dei Fasci e delle Corporazioni; nonché da Umberto di Savoia, che così gli telegrafa: «Tese verso la vittoria immancabile, le truppe del Gruppo Armate Ovest rinnovano all'infaticabile artefice del destino della Patria la promessa di tutto osare per ricalcare le orme delle Legioni di Roma». – L'Unione dell'Africa del Sud, il Canadà, la Nuova Zelanda e l'Australia dichiarano guerra all'Italia. – Per non cadere nelle mani dei nemici alcuni piroscafi italiani vengono affondati dallo stesso equipaggio. – Il Presidente Roosevelt estende all'Italia l'applicazione della legge americana sulla neutralità.

12 – Il Quartier Generale delle Forze Armate dirama il suo primo comunicato: «Alle ore 24 del giorno 10 il previsto schieramento delle Forze di terra, di mare e dell'aria era ordinatamente compiuto. Unità da bombardamento della R. Aeronautica, scortate da formazioni di caccia, hanno effettuato, alle prime luci dell'alba di ieri e al tramonto, violenti bombardamenti sugli impianti militari di Malta, con evidenti risultati, rientrando incolumi alle rispettive basi. Nel frattempo altre unità si sono spinte in ricognizione sul territorio e sui porti dell'Africa Settentrionale. Al confine della Cirenaica un tentativo di incursione da parte dell'aviazione inglese è stato respinto. Due velivoli nemici sono stati abbattuti».
Il Principe di Piemonte, Generale designato d'Armata e Ispettore della Fanteria, indirizza il seguente messaggio ai Fanti d'Italia: «L'ora solenne è scoccata. Con fede incrollabile e visione eroica dei trionfi passati, marciate ai nuovi immancabili destini dell'Italia imperiale. Audaci e tenaci come sempre, da Voi la Patria attende ancora più fulgide glorie. Viva l'Italia! Saluto al Re Imperatore! Saluto al Duce!».

13 – Il Quartier Generale comunica che la nostra Aviazione, senza subire alcuna perdita, ha bombardato basi aeree e navali nemiche come Biserta e Tolone, a Biserta suscitando vasti incendi, danneggiando impianti e colpendo nove apparecchi a terra. Nel Mediterraneo nostri sommergibili hanno silurato

Lavanda Cold
ESSENZA
A. NIGGI & C.-I
Lavanda Coldinava
A. NIGGI & C.-IMPERIA

un incrociatore e una petroliera avversari. A Tobruk, presso il confine cirenaico, è stato respinto un tentativo di attacco aereo-navale inglese, con la sola perdita di un piccolo dragamine e la distruzione di sei apparecchi aerei nemici. In A.O.I. incursioni aeree nemiche sugli aeroporti di Asmara, Gura, Adi Ugri, Agordat, hanno inferto lievi danni al materiale e ucciso una decina di uomini addetti ai servizi. Velivoli, probabilmente inglesi, hanno sorvolato, durante la notte, alcune città dell'Italia Settentrionale: a Torino hanno lanciato trenta bombe, provocando scarsi danni materiali, ma 14 morti e 39 feriti fra la popolazione civile. – Il Generale Soddu è nominato Sottocapo di Stato Maggiore Generale e il Capo di Stato Maggiore della M.V.S.N. passa alle sue dirette dipendenze.

14 – Il Quartier Generale delle Forze Armate annunzia una certa attività su alcune parti del fronte alpino; uno scontro della nostra flotta nel Mediterraneo contro sommergibili nemici, due dei quali sono stati colpiti e uno seriamente danneggiato; un efficace bombardamento delle basi aeree della zona di Tunisi da parte della nostra Aeronautica, la quale ha pure bombardato le basi di Hyeres e di Fayence e gli impianti militari di Tolone, perdendo un solo velivolo. Intensa attività di ricognizione su basi e territori nemici. Attacchi respinti ai nostri posti di confine con l'Egitto, come fu respinto, all'alba del giorno 11, un attacco nemico al confine dell'A.O.I. col Kenia. La nostra aviazione ha bombardato Porto Sudan, Aden e il campo di fortuna di Moiale, con la perdita di due soli apparecchi. Incursioni aeree nemiche in Eritrea con lievi danni e un apparecchio nemico abbattuto.
A Tripoli, i dirigenti dell'Associazione musulmana del Littorio esprimono il fiero proposito dei musulmani libici di combattere e vincere per l'Italia.

15 – Il comunicato del Quartier Generale delle Forze Armate annunzia che sulla fronte alpina sono state occupate alcune località d'oltre confine. All'alba del 14, unità della nostra Marina si sono scontrate con incrociatori e siluranti nemici: la vecchia torpediniera « Calatafimi » ha silurato due grosse cacciatorpediniere, una delle quali è affondata. Tiri nemici su località della Riviera ligure hanno fatto alcune vittime fra la popolazione civile. Nuovi efficaci bombardamenti della R. Aeronautica contro le opere militari di Malta. I nostri idrovolanti hanno affondato un sommergibile nemico. Rinnovati attacchi contenuti ai nostri posti di confine sulla frontiera egiziana. Intensa attività di ricognizione aerea da parte di nostre squadriglie sul territorio tunisino. Nell'A.O.I. la notte del 13, nostre incursioni a ondate sulla base aeronautica di Aden, pienamente riuscite: un velivolo da caccia nemico abbattuto, un nostro apparecchio mancante. Nel pomeriggio dello stesso giorno nostri attacchi alla base aerea di Wair, con gravi danni agli impianti e tre apparecchi distrutti sul campo. Nel pomeriggio del 12 e nella notte del 13 bombardamenti inglesi dell'aeroporto di Assab, senza danni notevoli. Incursioni aeree nemiche durante la notte su alcuni centri dell'Italia Settentrionale e Centrale.
I Tedeschi residenti nell'Impero chiedono al Vicerè l'onore di essere ammessi a combattere a fianco delle truppe italiane. – L'agenzia ufficiosa britannica annunzia per radio da Londra che l'incrociatore inglese « Calypso » è stato colato a picco da un sottomarino italiano nel Mediterraneo. – Il Governo egiziano decide di rompere le relazioni diplomatiche con l'Italia, secondo il trattato di alleanza che lo lega all'Inghilterra: esso cercherà, nell'interno del territorio egiziano, di facilitare il compito della sua alleata, ma non parteciperà direttamente alla guerra se non nel caso in cui l'Egitto fosse attaccato dall'Italia entro i propri confini.

16 – Il Quartier Generale delle Forze Armate annunzia che sulla frontiera alpina sono continuate, oltre confine, le azioni di ricognizione. Nel Mediterraneo, Marina ed Aviazione hanno proseguito la loro efficace attività. Nostre siluranti hanno affondato un sommergibile nemico. Nel contempo, la nostra Aviazione ha effettuato, con successo, numerosi bombardamenti contro le basi aeree e le opere portuarie della Corsica, contro l'arsenale di Burmola (Malta) e contro basi aeree della Francia Meridionale. Quaranta velivoli avversari sono stati distrutti; mancano 5 nostri apparecchi. Nell'Africa Settentrionale sono in corso violente azioni contro forze inglesi. Nell'Africa Orientale nostre unità aeree hanno bombardato gli aeroporti di Berbera e di Mardera. Nel cielo di Massaua sono stati abbattuti 2 velivoli inglesi. Nella notte del 15, le solite incursioni aeree su territorio metropolitano: a Genova, sono stati abbattuti 4 velivoli nemici e si contano alcune vittime tra la popolazione. – Il Consiglio Superiore Fascista Corporativo Albanese approva il decreto reale che unisce l'Albania all'Italia nella lotta contro i comuni nemici.

17 – Il Maresciallo Pétain, Primo Ministro del nuovo Governo francese, annunzia che la Francia è costretta a chiedere un armistizio. – Il Duce parte per incontrarsi col Führer e stabilire con lui le condizioni della resa da imporsi alla Francia.
Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica che la nostra Aviazione ha bombardato le basi navali e aeree di Malta, della Corsica e della Tunisia. Un caccia inglese è stato abbattuto. Le incursioni notturne del nemico hanno causato un morto e qualche ferito a Savona; sei avieri sono periti e una trentina feriti a Cagliari. Nell'Africa Settentrionale sono in pieno sviluppo, con esito favorevole, azioni terrestri e aeronavali contro forze inglesi. Nell'Africa Orientale cospicua attività aerea.

18 – Mussolini e Hitler, a Monaco, si accordano sull'atteggiamento da adottare dai due Governi alleati circa la richiesta di armistizio da parte francese. – Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica: Nella notte fra il 16 e il 17 sono stati eseguiti efficaci bombardamenti su basi nemiche a Malta, Biserta e in Corsica. Nostri sommergibili hanno affondato due petroliere nemiche. Nell'Africa Settentrionale proseguono le operazioni al confine cirenaico. In Africa Orientale sono state eseguite con successo numerose operazioni aeree contro basi militari dell'alto Sudan. In seguito ad una incursione aerea a Milano si hanno due morti e alcuni feriti. Quattro apparecchi nemici sono stati distrutti in A. O. e 4 abbattuti in Liguria.

19 – Il Gran Quartier Generale delle Forze Armate annunzia che nostri aerei hanno affondato un sommergibile nemico; che in Africa Settentrionale la situazione è immutata e in Africa Orientale una colonna inglese è stata contrattaccata e dispersa.

20 – Il Consiglio dei Ministri francese designa i plenipotenziari che dovranno incontrarsi con quelli tedeschi per trattare le condizioni relative alla conclusione dell'armistizio. – Giunge notizia dalla Francia che una insurrezione è scoppiata in Corsica.
Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica che nel Mediterraneo sono state soggette a continua azione di bombardamento e mitragliamento da parte della nostra Aviazione numerose basi aeree e navali, Biserta, Ghisonaccia, Borgo, Ajaccio, Campo dell'Oro, Calvi, Bonifacio, Portovecchio. Un altro cacciatorpediniere francese di 2500 tonn. è stato affondato da un nostro sommergibile. Nell'Africa Settentrionale proseguono le operazioni al confine cirenaico. Nell'Africa Orientale sono state bombardate le basi di Aden, Zeila, Porto Sudan e altre nel Sudan e nel Kenia. In combattimento è stato abbattuto un aeroplano inglese ed altri ne sono stati distrutti al suolo. Mancano tre nostri velivoli. Sulla Liguria e sulla Sardegna le consuete incursioni aeree, ma senza vittime e con lievi danni.

ECHI DAL MONDO

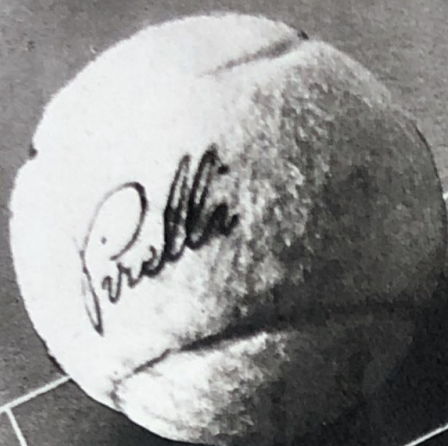
Le ripercussioni coloniali del conflitto europeo.

Quale sorte attende i ricchissimi possedimenti coloniali del Belgio e dell'Olanda?

Fra tutti i loro domini, è naturale che quello delle Indie Orientali olandesi polarizzi maggiormente l'attenzione dell'opinione pubblica mondiale, non solo perché è il più ricco, ma anche perché ubicato in un settore dove s'incrociano interessi politici di ordine capitale per alcune grandi potenze coloniali e più precisamente per la Gran Bretagna, il Giappone e gli Stati Uniti. Poiché l'Olanda e il Belgio sono stati travolti nel sanguinoso e decisivo campo di battaglia del più grande conflitto armato della storia, sui loro possedimenti coloniali si appuntano le brame di conquista delle Potenze suddette. Non sarà, quindi, inopportuno offrire ai nostri lettori un quadro esauriente delle forze armate delle colonie olandesi e belghe, facendo precedere una breve nota geopolitica.

L'Olanda (34.181 kmq. - 8 milioni 750.000 ab.) ha un dominio coloniale che si estende su una superficie complessiva di 2.080.000 kmq. ed è popolato da oltre 68 milioni di abitanti. Esso si suddivide in Indie Orientali (1.904.346 kmq. - 67.500.000 ab.), ed Indie Occidentali (175.000 kmq. - 270 mila ab.).

Le Indie Orientali – più note sotto il nome di Insulindia olandese – comprendono tutte le isole dell'arcipelago malese: Timor (in parte portoghese), Nuova Guinea, ecc.; Giava, Sumatra, Borneo, Bali, Lombok, Banka, Billiton, Flores (in parte britanniche). Le Indie Occidentali – che costituiscono insieme il dominio coloniale americano dell'Olanda – comprendono alcune isole del Mare Caraibico (Curaçao, Bonaire, Aruba, S. Eustatius, Sabe e, in parte, S. Martino) ora presidiate da forze anglo-francesi, e il possedimento di Surinam, nell'America meridionale.

Le Isole Occidentali olandesi, dinanzi alla costa del Venezuela, non oltrepassano complessivamente una superficie di 1100 chilometri quadrati, con circa 80 mila abitanti. Quale importanza può avere oggi questa colonia dal punto di vista economico, che è un fattore decisivo nella politica moderna? Un tempo la principale risorsa del possedimento era quella dei prodotti prettamente coloniali, specialmente lo zucchero. Importante è oggi anche l'allevamento del bestiame, mentre i giacimenti di fosfato sembrano ormai esauriti. Di solito, Curaçao è nota in Europa per il suo liquore omonimo; ma nell'economia mondiale è sinonimo di benzina. Quasi l'intera produzione di petrolio del Venezuela, che copre il 10% della produzione mondiale e raggiunge un valore di circa 380 milioni di lire, viene raffinata nelle Indie Occidentali olandesi. Le ingenti esportazioni di olii minerali verso l'Europa partono, dunque, dalla colonia olandese. Le raffinerie appartengono alla Società anglo-olandese della *Royal Dutch-Shell*. Negli ambienti venezuelani vanno facendosi sempre più imperiose le richieste che il raffinamento del prodotto venga effettuato nel Paese, nell'interesse soprattutto della *Standard Oil*, la quale si è stabilita da tempo sui campi petroliferi del Venezuela. Può darsi che

in questi retroscena economici o capitalistici si debbano ricercare le cause che hanno indotto l'Inghilterra e la sua alleata a metter le mani sulle colonie olandesi delle Indie Occidentali, proprio nel momento stesso in cui l'Olanda si è trovata coinvolta nella guerra per difendere gli interessi delle Potenze democratiche.

Il Belgio (30.506 kmq. - 8 milioni 400.000 ab.), possiede in Africa la grande e ricca colonia del Congo (2.336.892 kmq. - 10 milioni 500.000 ab.) e il territorio a mandato di Ruanda e Urundi (54.172 kmq. - 3.600.000 ab.), già appartenente alla Germania. Il comando dell'esercito e della marina da guerra delle Indie Orientali olandesi fa capo al Governatore Generale, che normalmente lo affida ad un tenente generale, al quale spetta il titolo di Comandante dell'Esercito. Tutte le questioni militari sono trattate da un Dipartimento della guerra, costituito in 12 sezioni. Le forze di fanteria comprendono 4 reggimenti (15 battaglioni e 4 gruppi mitragliatori), 4 battaglioni indipendenti, 12 battaglioni di guarnigione, 2 battaglioni deposito e 1 gruppo ciclisti. La cavalleria è costituita su 4 squadroni, 1 squadrone automitragliatrici e 2 plotoni scorta. L'artiglieria è formata da 12 batterie, e il genio da 1 battaglione pionieri e 1 battaglione tecnico. L'aeronautica terrestre comprende 1 gruppo su 3 squadriglie. Il numero degli apparecchi è di 24 per la ricognizione e 12 per la caccia. Gli effettivi dell'esercito ammontano a 41.221 uomini, di cui 1036 ufficiali. Il corpo ausiliario indigeno è costituito da 78 ufficiali e 2546 uomini di truppa. Il corpo di Polizia ha gli effettivi di 32 mila 762 uomini, di cui 1172 Europei. Per i sudditi olandesi il servizio militare è obbligatorio dai 18 ai 45 anni di età. Gli stranieri e gli indigeni non sono tenuti a prestare servizio militare. La Marina da guerra conta 2082 Europei e 1866 indigeni, nonché 5597 uomini della milizia navale. Surinam e Curaçao sono presidiate da due compagnie e da pochi agenti di polizia.

Le forze armate del Congo belga sono poste sotto l'autorità del Governatore Generale, che a sua volta dipende direttamente dal Ministero delle Colonie. Il reclutamento è volontario per un periodo massimo di 7 anni ed uno minimo di 3. I militari in congedo illimitato fanno parte della riserva e possono essere richiamati sotto le armi in caso di mobilitazione generale o parziale. Le unità e i servizi delle forze di difesa comprendono un corpo europeo di ufficiali e sottufficiali e un contingente di graduati e di soldati indigeni suddivisi nelle seguenti unità: 15 compagnie territoriali (5500 soldati), 2 battaglioni e 11 compagnie autonome di fanteria campale, 2 batterie d'artiglieria, 2 batterie d'accompagnamento di fanteria, 2 compagnie del genio, 1 compagnia ferroviaria e 2 compagnie ciclisti. Queste forze sono fiancheggiate da corpi di volontari europei e di polizia municipale. Ogni corpo di volontari deve essere composto almeno di 12 uomini. La polizia municipale è pure organizzata per circoscrizioni amministrative e sottoposta ai commissari distrettuali.

Parzialmente autonome da quelle del Congo sono le forze armate che presidiano il territorio a mandato di Ruanda e Urundi. La difesa di questo possedimento è affidata a 4 ufficiali, 34 sottufficiali bianchi e a 645 graduati e uomini di truppa di colore, fiancheggiati da un corpo di polizia di 196 uomini fra graduati e gregari.

Ora è da attendere quali saranno gli sviluppi bellici specialmente del delicatissimo settore dell'Insulindia. Dopo la capitolazione militare dell'Olanda, la situazione di questa colonia olandese si fa sempre più densa di minacciose incognite. Stando a informazioni di fonte nipponica, sembra, tra l'altro, che una forte agitazione nazionalistica serpeggi fra la popolazione indigena, la quale aspirerebbe ad una completa indipendenza.

Intanto le misteriose manovre della flotta americana, le prime intenzioni attribuite all'Inghilterra e la ferrea intransigente presa di posizione del Governo di Tokio avvertono già che l'eredità coloniale dell'Olanda darà materia a una delle pagine più confuse e complicate della storia dei nostri giorni.

Corsi di... riscaldamento istituiti nel Reich.

In considerazione delle esperienze fatte durante lo scorso inverno, quando si ebbe a deplorare in Germania una certa deficenza nel riscaldamento domestico, causata dalle difficoltà di trasporto del combustibile e dalla mancanza di un razionale uso delle riserve familiari, il Fronte tedesco del Lavoro, d'accordo con l'Ente germanico per il carbone, ha istituito in tutto il Reich dei corsi per insegnare il modo di riscaldare razionalmente e con giusto criterio le abitazioni, in modo da distribuire adeguatamente le disponibilità e da ottenere da esse il massimo rendimento. I corsi sono frequentati specialmente dal personale addetto al riscaldamento centrale degli edifici, nonché da padroni di casa, società di amministrazione edile ed anche da inquilini.

Il Canale della Manica.

Il canale della Manica si estende per circa 550 km., approssimativamente da 5° di longitudine ovest a 1° 5' di longitudine est. L'apertura tra Land's End in Cornovaglia e la punta di S. Matteo in Francia misura circa 170 km. di larghezza; mentre l'apertura verso il Mare del Nord da South Foreland, nel Kent, e il Capo Gris Nez, sul Passo di Calais, ne misura poco meno di 32. Il punto più stretto prende il nome di Passo di Calais (per gli Inglesi Stretto di Dover). Tutto il canale ha poca profondità: il fondo presenta un pendio abbastanza regolare da 38 a 60 m. nel passo di Calais, fino a 110 m. nella regione occidentale.

Quanto alle battaglie combattute in passato nella Manica, è da ricordare che il 14 maggio 1652, navi da guerra olandesi scortanti un convoglio mercantile furono obbligate col cannone a salutare la bandiera britannica. Il 19 si ebbe uno scontro fra la squadra olandese di M. H. Tromp e la inglese di R. Blake, con la perdita di due navi olandesi. Il 16 agosto nuovo urto fra la squadra olandese comandata da M. A. Ruyter e le forze navali di sir G. Ayscue, che fu battuto. Il 28 settembre, sconfitta della squadra olandese agli ordini del De Witt, ad opera del Blake, presso il banco di Goodwin. Il 30 novembre l'armata inglese è battuta nelle stesse acque del banco di Goodwin dal Tromp, che, con una forte armata di quattro squadre, era andato a sfidare il nemico alle Dune. Caddero preda del Tromp quattro vascelli e tre colarono a picco sotto il tiro dei suoi cannoni.

Calais risulta la città più popolata del dipartimento del Pas-de-Calais. La sua posizione in vici-

nanza dell'Inghilterra (38 km. di distanza da Dover) ha contribuito a farne un porto attivo e un importante centro manifatturiero. La città è attualmente composta di due parti ben distinte per aspetto e attività. A nord si trova la città dei marinai, con strade strette costruite in prossimità dell'antica cittadella del sec. XVI; a sud si è sviluppato il quartiere industriale di Saint-Pierre, dalle vie ampie e regolari.

Il porto di Calais, segnalato da un faro elettrico alto 58 metri, è porto di sbocco, con Dunkerque e Boulogne-sur-Mer, delle regioni industriali del nord e del nord-est della Francia.

Il porto ha banchine per una lunghezza totale di m. 65.000 e una superficie di calate di 323.000 mq.

Lo sviluppo del porto seguì ai grandi lavori effettuati dal 1876 al 1889, che lo resero capace di un traffico di 1.500.000-2.000.000 di tonn. merci all'anno e lo elevarono all'undecimo posto fra i porti francesi.

Dunkerque è una tipica città fiamminga. Notevolissimi sono la sua flotta peschereccia e il suo movimento portuario verso tutti i Paesi del mondo. Boulogne, che conta 70 mila abitanti, è soprattutto un importantissimo porto mercantile per i traffici d'oltremare.

Dei porti belgi è da notare Ostenda, che deve la sua prosperità soprattutto ai traffici con la Gran Bretagna, nonché all'allevamento delle ostriche ed alla pesca. Più della metà della flotta peschereccia belga risiede ad Ostenda. Già fin dal XVIII secolo questa città divenne importante porto di esportazione delle merci belghe, provenienti attraverso il vasto sistema di canali che la unisce ai centri di produzione nell'interno del Paese.

L'industria metallurgica lussemburghese continua a produrre.

Con l'occupazione anche l'economia del Granducato del Lussemburgo è passata sotto la protezione della Germania. E poiché, in generale, l'attrezzatura economica ed industriale del Granducato non ha subìto alcuna scossa o conseguenza dall'occupazione, si ritiene che la capacità produttiva del Lussemburgo, nonché mantenersi intatta, potrà ulteriormente accrescersi. Il Lussemburgo ha un'importante produzione di ferro e di acciaio. Nel 1937, che fu un anno di produzione normale, il totale dei minerali di ferro estratti nel bacino di Rümelingen, Petingen e Esch salì a 7,8 milioni di tonnellate e l'industria metallurgica produsse circa 2,5 milioni di tonnellate di ferro grezzo ed altrettante di acciaio grezzo. Per i prodotti laminati, inclusi quelli semifiniti, si ebbe un volume di 2,1 milioni di tonnellate. Attualmente, il problema del rifornimento dei minerali di ferro all'industria metallurgica locale può dirsi risolto dalle riserve esistenti.

Le denominazioni delle nuove province orientali del Reich.

Oltre al ripristino delle denominazioni tedesche, reso obbligatorio per tutte le località riannesse, sono stati coniati *ex novo* alcuni nomi per sostituire la denominazione polacca di località che prima della Grande Guerra non appartennero alla Germania, oppure per commemorare un illustre generale.

Così la città di Suwalki, nel triangolo fra il vecchio confine della Prussia Orientale e la Lituania, ha preso il nome di *Sudau*; la città di Wloclawek, sulla Vistola,

si chiama ora *Leslau*; Ciechanow, capoluogo di un nuovo *Regierungsbezirk* della Prussia Orientale, si è tedeschizzato in *Zichenau*; Lòdz si chiama adesso *Litzmannstadt*, da un generale germanico del 1914-1918, mentre Brzeziny assume la denominazione di *Löwenstadt*, per onorare lo stesso generale che si era, per la sua bravura, meritato il nomignolo « Löwe (leone) von Brzeziny » e che nel novembre 1914 spezzò in quei pressi il fronte russo.

Curiosità geografiche che scompaiono.

Con la riannessione di Eupen, Malmedy e del Moresnet neutrale non viene soltanto incorporato definitivamente nella Germania quello che fino al 1919, per 104 anni, era stato un paradosso politico, cioè il Moresnet neutrale, che nel 1815 era rimasto autonomo perché nè i Prussiani nè i Belgi volevano lasciare nelle mani del nemico i giacimenti di calamina ivi esistenti (ma ormai esauriti); bensì vengono a scomparire anche altre anomalie, quali soltanto ha potuto inventare la diplomazia di Versaglia. Infatti, dopo l'annessione di Eupen e Malmedy al Belgio, stabilita nel trattato di Versaglia, l'antica residenza di Carlomagno, la tedeschissima Aquisgrana, era venuta a trovarsi proprio sul confine. Una parte del bosco municipale diventava belga e con essa anche l'acquedotto della città. Il circondario tedesco di Monschau era in comunicazione con Aquisgrana mediante una carrozzabile attraverso un lembo del circondario di Eupen; questa carrozzabile fu dichiarata di proprietà germanica anche nel tratto dove attraversava il nuovo territorio belga. Non così la ferrovia che unisce Monschau ad Aquisgrana, la quale fu concessa in proprietà al Belgio nel tratto sui territori allora annessi. Da mezzogiorno Monschau era raggiunta da una ferrovia che da Stadtkyll passa attraverso il circondario di Malmedy, varcando così due volte il confine. Le comunicazioni fra Monschau e le altre regioni della Germania, naturalmente, ne erano molto ostacolate.

Si capisce che un tale stato di cose fosse sfruttato dai contrabbandieri, e che il confine fra Belgio e Germania, nei pressi di Aquisgrana, avesse acquistato una triste fama per il traffico illegale e magari anche per scontri armati fra contrabbandieri e guardie confinarie. Si leggeva spesso sui giornali che contrabbandieri armati, a bordo di automobili blindate, cariche di caffè o di altri prodotti maggiormente daziati, tentavano di passare come bolidi davanti agli uffici doganali.

Questi paradossi geografici e politici hanno ormai finito di esistere, e tutta la zona, che aveva difeso con successo il suo carattere tedesco, si trova di nuovo unita alla grande Germania.

Le ligniti tedesche.

Interessanti particolari sulla produzione tedesca di lignite si leggono nelle « Neueste Nachrichten » di Vienna, ove è detto anzitutto che chi visita una grande miniera di lignite stupisce nel constatare quanto pochi siano i minatori che vi lavorano. Effettivamente il lavoro è affidato per intero alle macchine, e l'uomo serve solo a governarle e dirigerle. Queste macchine sono vere meraviglie della tecnica:

sembrano gru con braccio movibile liberamente e perpendicolarmente, sul quale scorrono le catene a cui sono attaccate le pale. Anche il lavoro di estrazione della lignite – dopo asportata la terra che la ricopre – viene eseguito con le stesse macchine. Trattandosi di miniere che si estendono in ogni senso, occorrono binari che, per seguire il progresso del lavoro, devono sempre spostarsi. Questo spostamento, che una volta era affidato a colonne di operai, è eseguito ora dalle macchine assai più velocemente. Per asportare lo strato di terra che copre la lignite serve, in certi casi, anche l'acqua, la quale, convogliata sul luogo in grandi tubi, trascina con sé la terra e la deposita uniformemente in profonde fosse, da cui essa viene poi estratta mediante pompe.

La "Yucca" come fibra tessile.

La «Yucca» – pianta a fiori bianco-giallicci di origine americana, che viene usata in Italia per ornamento – è stata recentemente esperimentata e acclimatata in Romania come fibra tessile. Le caratteristiche tessili della pianta, chiamata in Italia gigliopalma sono semplici: da un rizoma si sviluppano in inverno e in estate lunghe foglie verdi, che hanno nella loro polpa lunghe fibre, a cui si è appunto diretta l'attenzione degli industriali. Gli esperimenti sono stati eseguiti dall'Istituto di Bucarest, con 800 piante trasportate dalla Germania, e si sono già ottenuti tessuti di Yucca, simili a quelli di lana.

Un industriale tessile ha già manifestato l'intenzione di coltivare 300.000 piante per la propria fabbrica e molti agricoltori rumeni hanno già fatto commissioni di piante per iniziarne la coltivazione.

Cotone dal lino!

La fabbrica *A. B. Svenska Textilverke* di Genevad (Svezia meridionale), in seguito all'applicazione del nuovo metodo inventato dall'ing. svizzero Giacomo Tschudi per la lavorazione del lino, è riuscita a produrre due nuove materie prime tessili: il *Cottolin* e il *Resolin*, che, secondo competenti svedesi, posseggono le qualità di assorbimento del cotone, pur presentando la lucentezza del lino. Il Governo svedese dà ogni appoggio possibile a questa nuova impresa. Lo Tschudi dichiara che questa produzione ha ormai felicemente superato la fase sperimentale.

Una seconda Baku tra il fiume Volga e i monti Urali.

Il dr. N. Polutoff, in un recente ampio studio sulla rivista *Oel und Kohle*, osserva che negli ultimi dieci anni è stata scoperta, nel territorio tra il fiume Volga e i monti Urali, una serie di notevoli giacimenti petroliferi, che hanno già fornito circa 4 milioni di tonnellate di petrolio. Le sorgenti petrolifere hanno già superato il numero di 100, e continua tuttora la scoperta di nuovi giacimenti di gas e di carburante liquido. I risultati raggiunti provano l'esistenza d'un promettente territorio petrolifero, che in avvenire potrà avere una parte importante nell'economia russa di questo combustibile.

Il nuovo territorio petrolifero comprende il margine orientale del grande avvallamento situato nella Russia orientale, immediatamente ad occidente degli Urali.

Lo strato carbonifero ha una considerevole importanza nell'avvallamento orientale della Russia e in generale è coperto da strati più recenti. Lo strato permiano vi è soprattutto diffuso ed occupa vaste superficie, specie nella parte settentrionale del territorio petrolifero, mentre nella parte meridionale è coperto dal mesozoico e dal terziario. Il comportamento stratografico del paleozoico non è ancora sufficentemente chiarito, e neppure i limiti tra le formazioni più antiche del carbonifero e quelle del permiano.

Da tempo erano già note, nel territorio tra il Volga e l'Ural, manifestazioni superficiali di petrolio sotto forma di rocce asfaltiche. Esse furono notate per la prima volta nella letteratura tecnica circa 170 anni fa. Quanto all'estrazione del petrolio, alcuni pensano che le suddette manifestazioni esterne siano in rapporto coi giacimenti petroliferi esistenti in profondità e che siano quindi necessarie, per l'estrazione, profonde trivellazioni. Altri geologi, invece, si sono espressi contro l'esistenza di giacimenti petroliferi in questo territorio. I tentativi di trivellazione d'anteguerra sono rimasti senza risultato, e le ricerche vennero poi sospese per lungo tempo a causa della guerra e degli avvenimenti politici interni. È merito del Lubkin se nel 1928 si ripresero indagini petrolifere fortunate in questo territorio, alle quali diede nuovo impulso la scoperta casuale di petrolio avvenuta nel 1929.

A nord, il nuovo territorio petrolifero confina con quello, pure assai produttivo, d'Ukhta Petrkhova, mentre al sud esso è limitato dalla ricca fossa petrolifera di Emba.

Notizie brevi

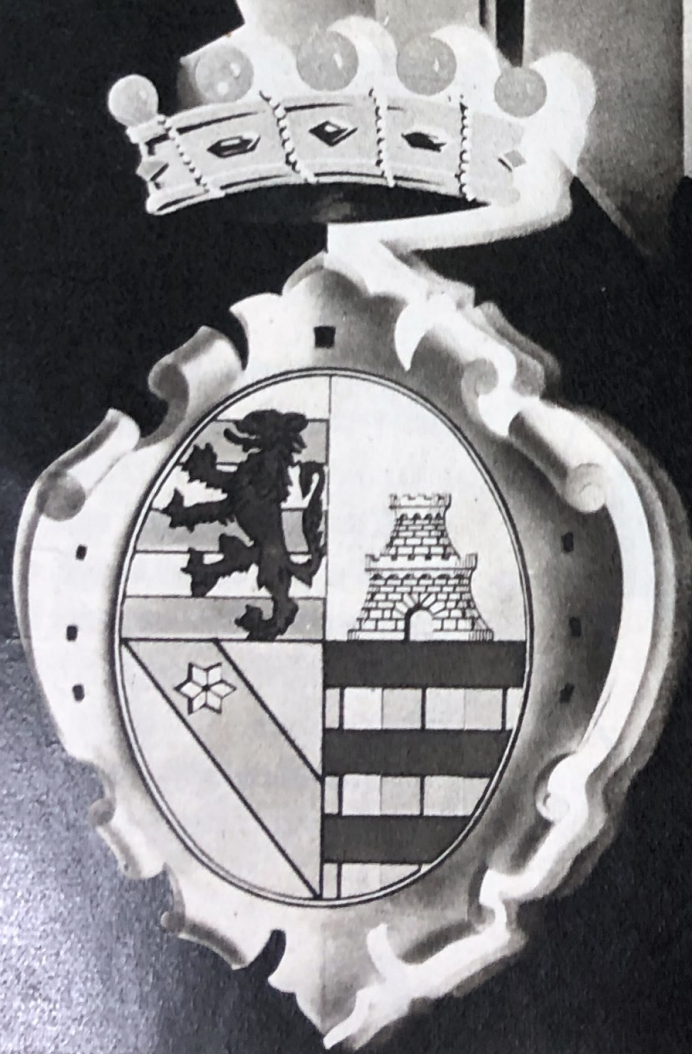
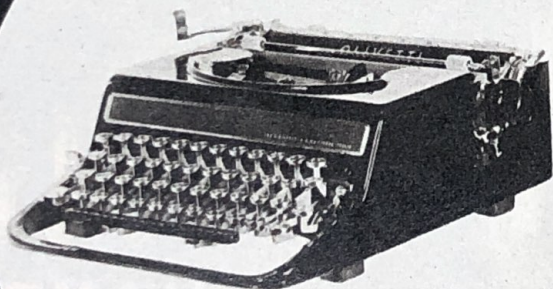
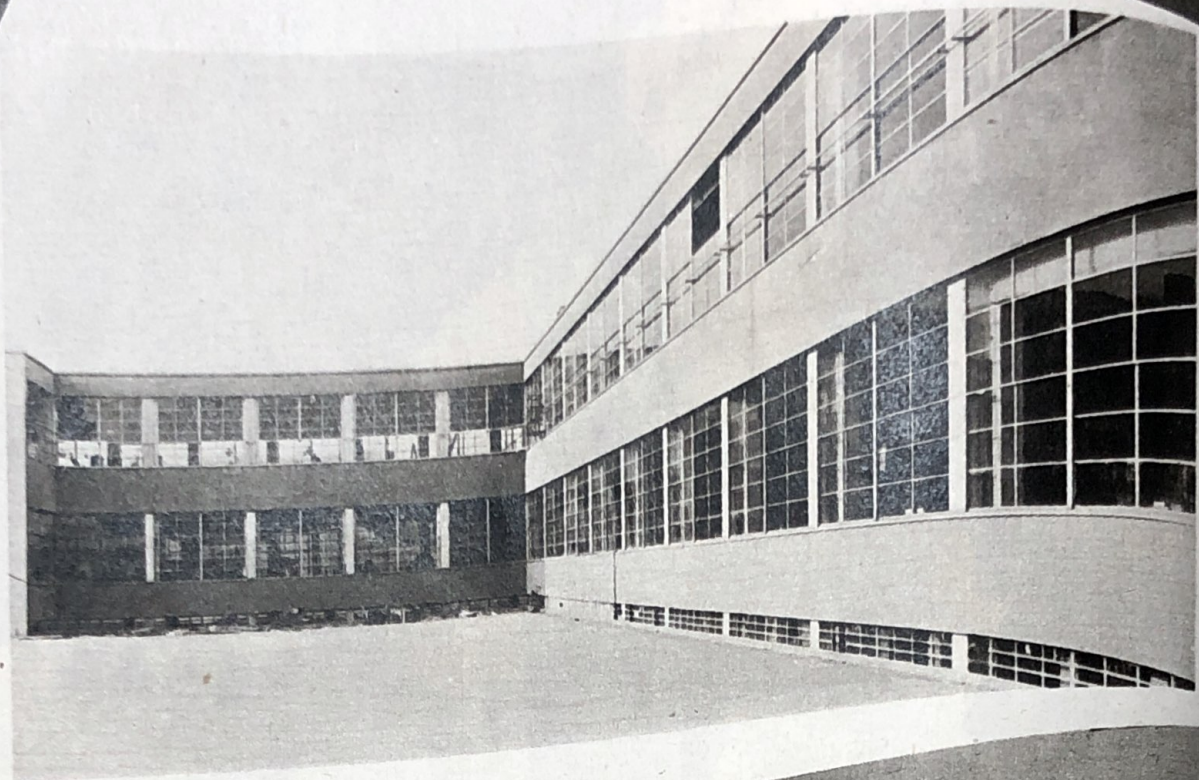
Dei 45 milioni di automobili che costituiscono su per giù l'intero patrimonio mondiale, non meno di 30,7 milioni, ossia il 68 per cento, appartengono agli Stati Uniti.

La produzione americana del benzolo è salita nel 1939 – rispetto a quella del 1938 – da 48,8 a 68,8 milioni di galloni (1 gallone degli S. U. A. = litri 3,785).

A credere ai bollettini recentemente pubblicati dal Commissariato Britannico per l'Industria Automobilistica, esistevano in Inghilterra, prima dello scoppio della guerra, circa 16.000 tra autorimesse, stazioni di servizio, rivendite di accessori, pneumatici, pezzi di ricambio, agenzie di vendita di autoveicoli nuovi, usati, e così via, con un capitale complessivo di oltre 15 milioni di sterline e un giro annuo d'affari calcolato a 500 milioni di sterline.

Tutti questi esercizi davano lavoro a non meno di 800.000 persone e distribuivano annualmente circa 850 milioni di galloni di carburante. (Un gallone inglese equivale a litri 4,543).

La recente legge tedesca secondo la quale le industrie del Reich non potranno più costruire vetture di uso privato, non colpisce in nessun modo le esportazioni. Anzi, proprio questa misura farà sì che le imprese tedesche di questa industria si dedichino esclusivamente al commercio estero. La nuova legge, del resto, non cambia nulla allo stato di cose venuto a determinarsi con la guerra, poiché la circolazione delle vetture private era stata limitata in Germania solo a pochissimi casi.

Un ulteriore progresso nel campo della produzione dei surrogati del sapone ha registrato in questi ultimi giorni l'industria chimica tedesca. Essa è riuscita infatti a creare un nuovo tipo di sapone completamente neutro, la cui materia prima è rappresentata da un sottoprodotto della sintesi della benzina.

Originalità di progettisti e trentennale esperienza di costruttori danno a questa macchina un primato di modernità. La Studio 42, tra vent'anni, potrà essere fuori moda, non fuori uso, perchè i materiali impiegati assicurano a tutti gli organi una sicura durata. Questa macchina conserva tutti i pregi della bella scrittura che sono ormai vanto indiscusso della Olivetti, ha una battuta dolce, è veloce, leggera e silenziosa.

olivetti studio 42

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 7 LUGLIO 1940 - XVIII E. F.

10 GIUGNO 1940-XVIII E. F.

VINCERE

Alle grandi date della storia d'Italia se ne aggiunge un'altra: quella che segna il principio dell'ultima nostra guerra d'indipendenza.

Unificata la Penisola a impeti di fede, sbalzi d'azione, fiammate di passione romantica, con cuore garibaldino – portato, con opera riflessiva e disciplinato sforzo integrale, al Brennero e al Nevoso il confine d'oriente, il quale era stato smozzicato da trattati ingiusti perché restassero aperte come piaghe nella carne della Nazione venti strade di invasione – ci restava da definire verso occidente e a sud le nostre frontiere continentali e insulari: e il nostro diritto era così esplicito, che bastava un'occhiata a una carta geografica per capire che, pur del tutto ormai consapevoli e forti, eravamo costretti a vivere in un assurdo. Contemporaneamente, un'altra necessità si era rivelata agli Italiani consapevoli: possedere un impero coloniale che permettesse alle nostre sovrabbondanti ondate demografiche di traboccare su terre nuove, per nutrirle e animarle a beneficio della Patria e non di stranieri esosi ed ingrati: l'Eritrea, la Libia, l'Etiopia furono le tappe di questa fatale conquista di spazio: e tutte ci han portati verso l'Africa, che fu romana nei tempi, che è e sarà continuazione e quasi compimento del continente europeo, e campo delle gare dell'Occidente più nostro. Come poteva mancarci, delle terre africane, proprio quella che per generazioni abbiamo più impastata di sudore, e trasfigurata d'opere, e fecondata di volontà e di sacrificio? E che, quasi a tiro di cannone verso la Sicilia, ne pare lo specchio e l'integrazione?

Ed ecco la terza necessità: quella che, tacendo, sentivamo lievitare più ribelle in noi, perché la prepotenza straniera più recisamente la negava alla nostra vita: la nostra libertà nel nostro mare. Mai un popolo veramente vivo fu più di noi carcerato: l'anno delle sanzioni ci ha aperti gli occhi; questo primo anno del blocco ci ha dimostrato che non per caso, ma per una condanna di schiavitù, a non insorgere rapidi e risoluti, noi avevamo le chiavi di casa nostra in mano di gente avversa a ogni nostra idea, possibilità e passione di grandezza e di libertà.

Per il Mediterraneo, per l'Africa, per le ultime terre della madre patria ancora schiave, abbiamo obbedito al nuovo comando di osare.

Combatteremo, esercito e popolo, in una indissolubile unione di spiriti e di forze, nel nome del Re, sotto la guida del Duce, all'incitamento dei morti, per la giustizia dei figli, fino alla vittoria.

E noi della Consociazione Turistica Italiana, che alla bellezza della Patria abbiamo consacrato tutto il nostro amore e la nostra fatica, già pregustiamo l'indicibile gioia di ripercorrere, con orgoglio e amore di possesso, le terre che Dio ci ha assegnate, che l'iniquità e l'egoismo ci negavano, che l'eroismo e la fede ci conquistano di nuovo, e per sempre.

I DIRITTI DELL'ITALIA NEL MEDITERRANEO

LE NOSTRE METE

La guerra contro le democrazie plutocratiche dell'Occidente, combattuta dalla Germania e dall'Italia, ha avuto in questi giorni un grandioso successo: la Francia, battuta dal potente esercito germanico, ha chiesto l'armistizio. L'Italia ha fiancheggiato l'azione della Germania, dapprima con la « non belligeranza », che ha incatenato sulle Alpi e nel Mediterraneo un complesso poderoso di uomini e di mezzi; più tardi, con la guerra guerreggiata. È toccato, quindi, al nostro Paese di proporre, insieme con la sua Alleata, le condizioni per questo armistizio. Avvenimenti di grandissima portata storica stanno ora compiendosi, e da questi eventi nasce una nuova Europa dove Roma e Berlino, sotto l'alta guida di due uomini d'eccezione: Benito Mussolini e Adolfo Hitler, terranno un giusto e guadagnato predominio, contro le forze cieche della democrazia settaria, massonica e giudaica, che, in questo ultimo trentennio, minacciava di trascinare tutti gli Stati nel baratro.

Questo forte articolo di Arrigo Solmi, scritto al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, determina con chiarezza e con elevatezza i fini della nostra guerra.

La guerra contro le democrazie imperialiste e nuovi ideali di giustizia.

La guerra scatenata dalle democrazie plutocratiche dell'Occidente contro la Germania, per la conservazione di un ingiusto predominio mondiale, ha avuto ora un intervento decisivo: l'intervento dell'Italia. Il Duce ha annunciato agli Italiani e al mondo questa storica decisione, e già i combattenti italiani della terra, del mare e dell'aria, lungamente trattenuti con le armi al piede, hanno iniziato con fortuna il corso dell'aspra lotta che dovrà segnare la fine irrevocabile di quel rovinoso predominio.

Le ragioni di questo intervento sono state lapidariamente sintetizzate dal Duce, allorché ha detto che queste democrazie, ch'Egli ha definito « plutocratiche e reazionarie », hanno « in ogni tempo ostacolato la marcia e spesso insidiato l'esistenza medesima del popolo italiano ».

Sono, perciò, ragioni di vita, e queste ragioni dànno all'intervento dell'Italia tutto il suo giusto significato. L'Italia, sotto la guida del Duce, ha condotto, per diciotto anni, una politica di pace, e ha cercato in ogni momento di persuadere queste accecate democrazie della necessità di rivedere, con animo elevato, le clausole troppo rigorose o troppo crudeli della infausta pace di Versaglia, per impedire che si scavasse troppo profondo il solco dell'odio e dell'incomprensione tra i vincitori e i vinti; e ha suggerito la revisione dei trattati, « per adeguarli alle mutevoli esigenze della vita delle nazioni », ha propugnato l'accordo delle quattro grandi Potenze europee (Inghilterra, Francia, Italia e Germania), ha cercato di attenuare le ragioni dei dissidi, accorrendo nel settembre del 1938 a Monaco, per scongiurare la guerra imminente.

Tutto è stato vano. Con incredibile cecità, le due Potenze plutocratiche hanno continuato nel loro errore; e, confidando in un sistema di amicizie e di garanzie, che era una precisa provocazione alla guerra, senza valutare esattamente le forze dell'avversario, sul motivo relativamente secondario della questione di Danzica hanno dichiarato la guerra alla Germania.

Il resto è noto. La guerra alla Germania ha provocato per gli Alleati una lunga serie di catastrofi, nelle quali i paesi neutri, trascinati nel conflitto, hanno provato quanto micidiale fosse il sistema delle garanzie franco-inglesi, mentre le forze terrestri, marittime, aeree degli Alleati subivano le sconfitte più disastrose.

L'Italia, stretta alla Germania non soltanto da un vincolo di alleanza, ma soprattutto da una profonda comunione d'ideali e d'interessi; l'Italia che, sospettata dagli Alleati, ha dovuto sopportare le insidie e i rigori di un controllo marittimo, che era la negazione dei diritti di sovranità; l'Italia che, contro gli Alleati, doveva ormai risolvere i problemi dei suoi legittimi interessi e delle sue storiche rivendicazioni nazionali, dopo un periodo di preparazione, in cui

ha fiancheggiato, in posizione di « non belligeranza », l'azione della Germania, è scesa con tutte le sue forze in una guerra dura e terribile, in cui sono impegnati tutti i valori morali e materiali delle giovani nazioni totalitarie.

Le ragioni della guerra non potrebbero essere così più evidenti e più giuste, e l'entusiasmo con cui tutto il popolo italiano, adunato nelle piazze e presso le sedi dei Fasci, ha risposto all'annuncio della dichiarazione di guerra nella storica giornata del 10 giugno, ha rivelato il consenso unanime della Nazione.

L'Inghilterra e la Francia pagano così gli errori di una cieca politica antitaliana, iniziata a Versaglia, subito dopo la vittoria degli Alleati, e proseguita poi con tenacia, contro ogni ragione di giustizia, in tutte le congiunture, per una avidità di predominio senza misura e per una profonda incomprensione dell'anima e dei diritti del popolo italiano.

L'Italia non poteva restare assente da una lotta gigantesca, dove sono in giuoco gli interessi morali e materiali dei popoli per un giro di secoli. L'intervento italiano, a fianco della Germania, quando la lotta è più aspra e quando ancora incerte ne sono le sorti, è la garanzia più sicura che la pace vittoriosa, che la Germania e l'Italia sapranno guadagnare in campo, la pace che dovrà chiudere il nuovo e decisivo conflitto, sarà una pace d'equità e di giustizia, in cui, accanto alle due Potenze vittoriose, appagate nelle loro legittime rivendicazioni, anche gli altri popoli degni di vivere e di operare avranno il loro giusto posto, senza egoistici privilegi e senza odii irreparabili.

È questa la mèta suprema della immane lotta che si combatte nell'Occidente europeo; e l'intervento dell'Italia dà a questa alta e nobile mèta una garanzia di superiorità che è stata già compresa da molti neutrali e che sarà sempre meglio messa in luce nel corso della guerra. La voce di Roma, portata in tutta la sua maestà nell'aspro conflitto, servirà a garantire ai popoli la conquista di una giustizia elevata e serena, per un giusto equilibrio europeo.

Le mète dell'Italia fascista.

« Tutte le nostre mète saranno raggiunte ». Queste parole ha pronunciato il Duce, fin dal maggio scorso, un mese avanti l'intervento dell'Italia, poiché fin dal primo momento il Duce ha esattamente veduto che questo conflitto, provocato dalle democrazie plutocratiche per uccidere il Fascismo, sarebbe stato invece la liquidazione delle ingiustizie e degli errori delle Potenze democratiche occidentali, guidate da politicanti senza serietà, ricolmi di odio settario e incapaci di misurare la realtà delle cose.

Quali sono queste mète? Sono mète di alto valore ideale e pratico, che solo un popolo di antica e matura civiltà, quale è il popolo italiano, può nutrire nell'animo, tenendo dinanzi agli occhi ferma e sublime l'idea di un progressivo incivilimento e di una sicura giustizia, idea coltivata e realizzata da Roma, ripresa dalle città italiane della età del Rinascimento, fatta risorgere nello spirito dai geni e dai martiri che prepararono, attuarono e perfezionarono il Risorgimento della nuova Italia. Alfieri, Foscolo, Mazzini, Gioberti, Garibaldi, furono i creatori di questo ideale, che continua nello spirito dei nostri grandi scrittori della fine del secolo XIX e del principio del sec. XX: Carducci, Oriani, Pascoli, d'Annunzio, e che vive nell'anima degli animatori e dei creatori della nuova Italia: Mussolini, Corridoni, d'Annunzio, interpreti e creatori della nuova coscienza nazionale.

La gioventù italiana della guerra e della rivoluzione ha temprato il suo spirito in questi ideali, che sono le mète dell'Italia fascista, e queste mète sono tutte visibili e chiare alla mente di ogni Italiano consapevole dei destini della Nazione. Basti interrogarne uno per tutti.

Nel discorso pronunciato per il Decennale a Milano, il 25 ottobre 1932, il Duce ha detto: « Tutte le mète che folgorano nel cuore della gioventù italiana sono presenti al mio spirito. Nessuna è dimenticata ».

Noi possiamo essere sicuri che, in quest'ora d'azione decisiva, nessuna sarà dimenticata; ed io non intendo farne una enumerazione precisa.

Oltre quella mèta ideale e pratica, di cui abbiamo parlato, mèta che è alla base dell'esistenza della nuova Europa che sorgerà dalla vittoria dell'Asse, ve ne sono altre che toccano più direttamente gli interessi essenziali e le rivendicazioni nazionali dell'Italia. Diciamo subito che anche queste mète si riconnettono esattamente allo spirito di quell'alto ideale d'equilibrio e di civiltà, di cui abbiamo parlato fin qui. L'Italia non ha, come le democrazie plutocratiche, gli egoismi di cui hanno fatto sfoggio fin qui gli imperialismi caduchi del passato. L'imperialismo italiano si ricongiunge a Roma, ed ha una linea di giustizia superiore.

Bisogna riconoscerlo. Dopo aver portato nella guerra mondiale un peso decisivo di uomini e di materiali; dopo aver sacrificato il sangue più generoso e più puro della razza, con oltre seicentomila morti e oltre un milione e mezzo di feriti e di mutilati; dopo aver recato un contributo decisivo alla vittoria comune, il popolo italiano è rimasto ingiustamente sacrificato nella pace di Versaglia, costruita quasi senza il suo concorso e diretta, in parte, contro di esso. D'altra parte, quando questo popolo, nella sua rinno-

vata giovinezza, ha voluto realizzare una lunga ipoteca posta da circa cinquant'anni sull'Abissinia e compiere la conquista di un paese, ancora semicivile, per guadagnare un campo di espansione e di sviluppo alle forze civili della Nazione, esso si è trovato improvvisamente avversato e impedito da una coalizione di cinquantadue Stati, diretti dall'Inghilterra, la quale si proponeva di bloccare con le sanzioni ogni rifornimento e ogni commercio per la penisola italiana, minacciando così la vita stessa del popolo italiano, che tanto contributo ha recato nei secoli alla civiltà moderna. La conquista dell'Abissinia fu compiuta, miracolosamente, in sette mesi, e la coalizione avversaria restò delusa e sconvolta.

Ma l'Italia ha constatato a proprie spese, in questa occasione, il pericolo della sua situazione nel Mediterraneo, quando da Gibilterra e dal Canale di Suez, sotto dominio inglese, possono essere chiusi gli sbocchi verso il mare libero, e quando il mare interno, che fu già il mare della creazione e dell'espansione della civiltà, può diventare un mare vigilato e chiuso. La constatazione è stata confermata in quest'ultimo periodo di «non belligeranza» italiana, dal settembre ad oggi, e l'anelito, che già dal 1935 era ormai vivamente sentito, è diventato un imperativo categorico per l'esistenza stessa del popolo italiano. «Noi vogliamo spezzare, ha detto il Duce, le catene di ordine territoriale e militare che ci soffocano nel nostro mare, poiché un popolo di quarantacinque milioni di anime non è veramente libero se non ha libero accesso all'Oceano».

Nella costruzione della nuova Europa, che sorgerà dalla vittoria germanica e italiana sopra nuove linee più salde e più giuste, sarà questa un'altra delle esigenze della pace: la libertà del Mediterraneo, fino ad oggi impedita dal predominio britannico, avallato inopinatamente ed erroneamente dall'alleanza di stampo democratico e giudaico della Francia che, per tanti secoli, l'ha combattuta; libertà rivendicata sotto gli auspicî di Roma, non soltanto nell'interesse dell'Italia, ma nell'interesse di tutte le potenze mediterranee.

Le rivendicazioni nazionali dell'Italia.

Quanto alle rivendicazioni nazionali, di fronte all'Inghilterra e alla Francia, esse sono sacre. Esse derivano da quelle ragioni di razza, di storia, di cultura, di coscienza nazionale, che sono rimaste sempre vive nell'animo di tutti gli Italiani, congiunti o separati rispetto alla grande patria immortale, ed hanno fondamenti non meno saldi di quelli per cui, contro l'Austria, contro le tirannie interne, contro le tirannie estranee, nel nome della nazionalità italiana, dai tristi periodi del predominio straniero, si è formato, dal 1859 in poi, lo Stato libero nazionale della terza Italia. Se, in questa faticosa e sanguinosa formazione, non fu possibile raccogliere di colpo tutti i frammenti della patria dispersi sotto i varî dominii stranieri nel periodo della decadenza, tuttavia non vi fu mai alcuna rinuncia da parte dell'Italia, e soprattutto non vi fu mai alcuna deflessione da parte degli Italiani avulsi dalla patria. I diritti della nazionalità italiana, fondati su una comune origine etnica, sulla storia, sulla lingua, sul sentimento, sono rimasti integri. Nel corso dello sviluppo della nostra storia, questi frammenti, territorialmente più o meno vasti, più o meno importanti, si sono via via saldati alla grande Madre e hanno trovato la soddisfazione piena delle loro secolari aspirazioni. La guerra del 1866, quella per l'occupazione di Roma nel 1870, la guerra mondiale del 1914-1918, con le sue conseguenze posteriori (annessione di Fiume nel 1924, riunione del Regno d'Albania nel 1938), hanno formato le varie fasi, non ancora chiuse, della reintegrazione nazionale dell'Italia. Risoluto il problema delle nostre frontiere continentali, dobbiamo ora risolvere, come ha proclamato il Duce, il problema delle nostre frontiere marittime.

In questo problema si inseriscono, oltre le questioni di Gibilterra e del Canale di Suez per la libertà del Mediterraneo, alcune questioni di carattere schiettamente nazionale, e si può accennare a quelle più rilevanti: la questione di Malta; la questione della Corsica; la questione di Nizza e della Savoia; la questione di Tunisi.

La questione di Malta.

Nella storia non vi fu esempio di italianità più pura, più salda, più tenace di quella di Malta. Questo gruppo di isole, collocato fra la Sicilia e l'Africa, a poca distanza dalla Sicilia, composto di due isole maggiori (Malta e Gozo), di una piccola isola fra le due (Comino) e di alcuni isolotti e scogli, fra i quali Cominotto, presso Comino, e Filfola, a sud di Malta, è rimasto saldamente legato, in tutti i secoli, alla Sicilia e all'Italia, fino al principio del secolo XIX, quando l'occupazione inglese lo staccò dal suo vincolo naturale.

Le ragioni di questa tenace italianità sono facilmente identificabili. I primi abitatori di Malta appartennero alla razza mediterranea, non meno dei Siculi e dei Sardi, e furono tra i popoli che contribuirono alla formazione della civiltà mediterranea. Assoggettati dai Cartaginesi, essi rivendicarono la loro libertà, come narra Tito Livio, nel 216 a. C., ai tempi delle guerre puniche, e si congiunsero a Roma, che ad essi riconobbe la cittadinanza romana. Da allora, Malta ebbe sorti

comuni con la Sicilia, anche dopo l'anno 859 dell'èra cristiana, allorché cadde, insieme con la Sicilia, sotto il dominio arabo. Da questo dominio fu liberata nell'anno 1090, con la conquista normanna, che costituì il Regno di Sicilia, a cui costantemente appartenne anche il gruppo delle isole maltesi. E questo vincolo non fu spezzato nemmeno nel 1530, allorché Malta fu ceduta ai Cavalieri di S. Giovanni, profughi da Rodi. La concessione di Carlo V, come Re di Sicilia, ai Cavalieri di S. Giovanni fu fatta a titolo di feudo, e in queste condizioni restò fino al 1798, allorché le armi napoleoniche, in lotta con la marineria inglese, occuparono l'isola, mutandone le sorti.

Nei venti secoli e oltre di unione di Malta con la Sicilia e con l'Italia, dal 216 a. C. all'anno 1798 o al 1802 (pace di Amiens), tranne l'interruzione determinata dal dominio arabo, tra l'anno 859 e il 1090, Malta forma la sua anima nazionale, schiettamente italiana, che la conduce a vivere nel clima della lingua, del costume, del diritto della nazionalità italiana.

Quando i Francesi invasero Malta, nel 1798, essi trovarono l'isola schiettamente e nazionalmente italiana. Nell'atto della capitolazione, firmato dal balì Frisari, in rappresentanza dell'Ordine dei Cavalieri, si fa esplicita riserva dei diritti di sovranità spettanti al Re di Napoli e di Sicilia, e in nome di questi diritti avvenne, per iniziativa di Nelson, lo sbarco degli Inglesi a Malta in quello stesso anno, a titolo di aiuto provvisorio ai Maltesi, che, coraggiosamente, si erano sollevati contro i Francesi, divenuti odiosi, e contro di essi avevano vigorosamente combattuto, con gravi e sanguinose perdite. Ormai la resistenza francese è agli estremi, per merito di questi insorti; ma gli Inglesi, venuti a titolo provvisorio, con piena assicurazione del disinteresse e della precarietà del loro sbarco, stimano miglior partito non abbandonare le fortificazioni formidabili della Valletta, costruite dal genio italiano, e iniziano un rigoroso dominio militare sull'isola ingannata e tradita. Dopo varie vicende, la pace di Parigi del 1814 sancisce il possesso definitivo di Malta da parte dell'Inghilterra.

Ma, anche sotto il nuovo dominio, l'isola mantiene integra la sua nazionalità italiana: una certa autonomia amministrativa le è riconosciuta, la lingua italiana rispettata, le costumanze, il diritto restano fondamentalmente italiani.

Tuttavia, dopo il 1859, costituito il Regno d'Italia, si inizia a Malta una lotta, spesso feroce, contro questa millenaria italianità. L'Inghilterra teme che il sentimento nazionale dei Maltesi costituisca un pericolo per il dominio britannico, e dal 1881 inizia una accanita lotta contro la lingua italiana. Questa lotta, che dura ormai da oltre mezzo secolo, ha avuto varie fasi di rigore e di tolleranza, ma sempre ha costituito il segno sacro della vivente italianità dell'isola e l'indice dell'incapacità assoluta della Gran Bretagna a superare e vincere il sentimento nazionale del piccolo, ma vigoroso nucleo di Italiani maltesi. (La popolazione di tutto il gruppo delle isole si aggirava, sulla fine del secolo XIX, intorno ai 200 mila abitanti). Sorgono in questi anni le energiche figure di valorosi patrioti maltesi, che propugnano i diritti d'autonomia e i diritti della lingua italiana e fiancheggiano il risorgimento della patria. Fortunato Mizzi e il figlio Enrico, per oltre un cinquantennio, sono gli esponenti più decisi di questa aspra e nobilissima lotta; e infinite sono le astuzie e le menzogne con cui il dominatore inglese cerca di arginare e di superare le resistenze nazionali. Il dominio inglese su Malta non ha caratteri diversi da quello dell'Austria su Trento e Trieste. Soltanto il timore reverenziale della strapotenza inglese riesce a larvare, almeno presso una parte degli Italiani, l'asprezza e gli orrori di questa lotta. Quanto più l'Italia politicamente e militarmente si rafforza, tanto più rigoroso si fa il dominio inglese su Malta.

Nemmeno la guerra mondiale, con l'intervento dell'Italia a fianco dell'Inghilterra e della Francia, riesce ad attenuare questo rigore. Il 7 giugno 1919, adunandosi l'Assemblea Nazionale per chiedere a S. M. Britannica la piena autonomia amministrativa e politica dell'isola, il popolo, che fiancheggia la coraggiosa opera dei pochi suoi rappresentanti in questo consesso, insorge. Una bandiera inglese è data alle fiamme, gli uffici e le macchine del giornale ufficioso inglese locale sono devastati. La truppa spara. Vi sono quattro morti e cinquanta feriti tra la popolazione.

L'Inghilterra si decide a concedere una costituzione meno vessatoria; ma non è che una larva. Nel 1930 la costituzione è abolita; si impone la lingua inglese come sola lingua ufficiale, e si sopprime anche l'uso del dialetto maltese, che era stato ridicolmente assunto come lingua ufficiale del luogo, accanto alla lingua inglese, in odio alla lingua italiana. In questi anni, cadono le ultime larve della vecchia costituzione; l'Assemblea legislativa e il Senato sono soppressi e sostituiti da un Consiglio di Governo, formato per metà con scelta diretta dal Governo, e a cui si lasciano soltanto poteri consultivi. La costituzione è di fatto abolita e l'isola soggiace ad un governo dispotico dei funzionari britannici, essendo considerata come colonia della Corona britannica e perseguitata in ogni manifestazione sincera della sua fede nazionale. L'Inghilterra si degrada, in questa azione persecutoria, oltre

ogni limite, e perde anche quella larva di legittimità, che il Congresso di Vienna, circa un secolo prima, le aveva riconosciuta.

Malta, per oltre due millenni congiunta all'Italia, legata inscindibilmente alla civiltà e alla lingua italiana, solo provvisoriamente occupata dall'Inghilterra sulla fine del secolo XVIII, e tenuta invece, nel corso del secolo XIX, sotto un rigoroso dominio britannico, contro ogni diritto di natura e di storia, deve ritornare all'Italia, e sarà pertanto italiana.

La questione della Corsica.

Quanto alla Corsica, isola geograficamente e storicamente italiana, essa parla da secoli un dialetto schiettamente toscano, ed ha cultura, tradizioni, costumi schiettamente italiani.

La Corsica è legata geograficamente alla penisola italiana, sia per la sua origine geologica (residuo, insieme con la Sardegna e con le isole dell'Arcipelago toscano, della immersione parziale di un antico continente), sia per la sua struttura orografica. Tra la costa toscana e l'isola è un breve spazio, che non supera gli 80 chilometri, e la profondità del mare è minima (m. 150 o poco più); mentre 170 chilometri separano la Corsica dal punto più vicino delle coste francesi (Antibo), con profondità marittime notevoli, che raggiungono i duemila metri.

Storicamente, in tutti i secoli, salvo l'ultimo secolo e mezzo, la Corsica è rimasta legata all'Italia, di cui ha sempre fatto parte integrante; e, appunto per la sua vicinanza alla costa toscana, la sua lingua, il suo costume, le sue forme civili hanno avuto in tutti i tempi, ed hanno tuttora, caratteri prevalentemente toscani.

Anche nella Corsica, la razza popolatrice fu mediterranea, forse ligure, non diversa da quella che popolò la Sardegna, l'Elba e Malta. Ma, a differenza della Sardegna e di Malta, la Corsica, insieme con l'Elba, fu soggetta, almeno parzialmente, agli Etruschi, e questo spiega la struttura tutta toscana del dialetto, distinto in due varietà (cismontano e oltremontano), che è, come si è detto, non altro che una filiazione diretta della lingua toscana.

Anche storicamente la Corsica mostra per secoli questo suo vincolo con la Toscana. Assoggettata da Roma, essa fu amministrativamente congiunta alla Sardegna, ma legata ai porti toscani. Caduto l'Impero romano d'Occidente, seguì, sotto le prime invasioni barbariche, le vicende della penisola italiana; ma più tardi, riconquistata da Giustiniano, restò per qualche anno soggetta all'Impero d'Oriente. Questo dominio fu breve, poiché, con l'invasione longobarda, l'isola fu assoggettata abbastanza presto, nel secolo VII, al dominio longobardo; e quindi, quando i Longobardi caddero sotto il potere dei Franchi, divenne una dipendenza della Marca di Toscana, di cui formò un antemurale contro il pericolo saraceno. Mentre la Sardegna sviluppò nei Giudicati una propria autonomia, nulla di questo avvenne per la Corsica, che ebbe l'organizzazione feudale a tipo longobardo e toscano e una dipendenza diretta dalla Toscana.

Al tempo dei Comuni, la Corsica fu contesa fra le due grandi Repubbliche del Tirreno, Pisa e Genova, finché Genova, per varie vicende, riuscì a prevalere. La Corsica divenne, per oltre cinque secoli, un dominio genovese, per quanto questo dominio, su un'isola schiettamente toscana, fosse mal sopportato.

Quando, verso la metà del secolo XVIII, incominciarono a diffondersi le nuove idee di libertà, la Corsica si ribellò a Genova, e la Repubblica genovese, ormai in decadenza, non fu sempre in grado di reprimere queste ribellioni.

Intanto, sulla Corsica metteva gli occhi la monarchia francese, che, contro l'Inghilterra, aspirava a formarsi un vasto dominio marittimo. Preoccupata delle aspirazioni piemontesi sulle isole tirrene (i monarchi sabaudi avevano già ottenuto la Sardegna e aspiravano anche alla Corsica), la Francia accentuò la sua amicizia per Genova, e riuscì a legarla a sè col trattato di Aranjuez (1745), e da allora cominciò a fungere da potenza militare incaricata di soffocare, a nome di Genova, le ribellioni del popolo còrso. Questo aiuto militare, che esigeva un rimborso di spese, finì per pesare tanto sulla Repubblica genovese, che questa fu indotta a far cessione dell'isola alla Francia, prima in via provvisoria (1764), poi in via definitiva (1768-1769).

Si deve tuttavia avvertire che la cessione alla Francia non fu piena e totale. Nel trattato segreto, che prende aspetto di una alienazione, è evidente che la Repubblica genovese intende cedere soltanto l'esercizio della sovranità. La sovranità è espressamente riservata a Genova; e forse la vecchia Repubblica intendeva di riscattare l'isola.

Senonché, avvenne, di fatto, che la Corsica passò sotto il dominio della Francia. Ma l'isola, tuttavia, non si piegò mai, per lunghi decenni, alla signoria francese. La potente Monarchia dei Borboni dovette impiegare tutte le sue forze per assoggettare i ribelli còrsi, che rifiutarono tenacemente il dominio straniero.

È noto che la ribellione di questi anni, una delle più famose della storia, fu capeggiata da Pasquale Paoli, uomo politico e combattente, che fin d'allora giudicò rovinosa, per la sua isola nativa, la signoria francese. Nella battaglia di Pontenuovo (8 maggio 1769) l'esercito còrso fu

sbaragliato dall'esercito francese, composto in parte, come di consueto, da truppe raccogliticce.

Si inizia col 1769 la signoria francese, ed è noto che in quell'anno nacque ad Ajaccio Napoleone Buonaparte, discendente da famiglia di origine toscana, come tutte le maggiori famiglie còrse. Giovinetto, educato nei sentimenti dei suoi avi, Napoleone Buonaparte potè ben dire che l'isola, ai tempi di Luigi XVI, «fremeva sotto l'odiato giogo dei vincitori». Tra i Francesi ed i Còrsi non esisteva alcuna affinità. I Còrsi non intendevano il francese, i funzionari francesi non capivano nulla del linguaggio còrso, che era italiano.

La Corsica non piegò mai pacificamente al dominio francese. Le sommosse, le proteste furono di tutti i tempi. Conservò la sua lingua, conservò il suo costume, conservò la vendetta privata come mezzo di punizione dei delitti. Anche dichiarata dipartimento francese nel 1789, continuò la sua vita organica, naturalmente avversa alle costumanze e al sistema della Francia.

Durante il Risorgimento italiano, la Corsica parteggiò intimamente per l'Italia, e gli esuli italiani preferirono, in molte occasioni, la Corsica, terra italiana, dove ciascuno di essi si sentiva a casa propria. Numerosi Còrsi parteciparono alle cospirazioni e alle sommosse italiane, e molti servirono con Garibaldi e con Mazzini le idee e le armi d'Italia.

In quest'ultimo cinquantennio la Francia si è sforzata di reprimere e di cancellare l'italianità della Corsica; ma non vi è riuscita. Il popolo si è adattato sempre con disagio all'amministrazione francese, amministrazione svogliata e corruttrice. L'isola è rimasta economicamente trascurata e povera. Il diboscamento sistematico, la malaria, la tendenza ai piccoli impieghi, l'emigrazione, sono stati, in questi ultimi tempi, i malanni più gravi dell'isola, che vive stentatamente, fuori dal suo organico e naturale assetto, come un dipartimento povero, abbandonato e trascurato, senza caratteristiche proprie e senza rilievo. Se i Còrsi esprimono la loro anima nativa, lo fanno attraverso i loro poeti, molti dei quali di vero genio, che scrivono e pensano italianamente, se pure in dialetto còrso.

Poche volte l'italianità si è rivelata così pura e così libera come nella poesia còrsa. In quest'ultimo cinquantennio l'isola ha dato veri capolavori alla letteratura italiana, con opere di poeti còrsi di alto e vivo sentimento italiano: Lucciana, Casanova, Angeli, Giovacchini. L'isola mantiene la sua schietta italianità, e aspira al suo ritorno alla patria, da cui è rimasta divisa, per varie vicende, soltanto in questi ultimi tempi.

L'indole nazionale, ispirata e formata dalle tendenze naturali e dalle vicende storiche, non si falsa e non si trasmuta. Nonostante questa non breve sudditanza straniera, nonostante le tentazioni di una cultura e di una nazionalità affine, la Corsica è rimasta tutta italiana. I Còrsi hanno compreso che, per la Francia, l'isola non serve se non come antemurale marittimo, per le eventuali ostilità contro l'Italia; e d'altra parte l'Italia ha compreso di non poter lasciare in mano alla Francia un'isola emergente nel suo mare, tra altre isole naturalmente italiane; un'isola storicamente, linguisticamente, nazionalmente italiana, se non a patto di venir meno ai suoi doveri di madre. Tanto meno può lasciare la Corsica alla Francia, che, per odio contro il Fascismo, le è divenuta nemica.

Anche nella vita delle nazioni vige il principio: a ciascuno il suo. La Corsica, legata geograficamente e storicamente all'Italia, deve ritornare italiana. L'errore di un secolo e mezzo, su venticinque secoli di appartenenza all'Italia, non può cancellare l'originaria indole nazionale. L'Italia avrà integro il suo baluardo tirreno.

La questione di Nizza e della Savoia.

Anche la questione di Nizza è di indole essenzialmente nazionale. I confini d'Italia al Varo furono fissati da Augusto, e furono quindi, per molti secoli, i confini romani e imperiali dell'Italia. Per diciannove secoli, dagli ultimi anni dell'èra antica fino al 1860, il confine d'Italia è rimasto idealmente e praticamente a quel punto: le vicende storiche anche più varie non l'hanno mai spostato, se non ottant'anni or sono, e anche questa volta per debolezza e per errore. Al Varo cominciava l'Italia; di là dal Varo cominciava la *Provincia*, che poi si disse Provenza. La Liguria, divisa nelle sue parti, prendeva inizio dal Varo e andava fino a Luni. Su questo punto non vi fu mai incertezza.

Le Alpi Marittime, fin d'allora, formarono parte della Liguria, e Nizza, posta di qua dal Varo, finì per diventarne la città principale: città geograficamente, etnicamente, storicamente, linguisticamente italiana. Conquistata da Roma, Nizza divenne rapidamente romana: l'impronta di Roma è non soltanto nei monumenti, ma anche nell'indole del popolo. Le arene di Cimella, il trofeo di Augusto alla Turbia, le iscrizioni dei marmi nizzardi attestano questa fisonomia schiettamente romana della città.

Ma, anche caduto l'Impero romano, il confine d'Italia rimase fermo al Varo. La conquista del re longobardo Rotari in Liguria, nel secolo VII, comprese tutta la regione, da Nizza a Luni; e anche se, sotto i Franchi, Nizza fu per qualche tempo congiunta al regno di Arles o alla Provenza, essa mantenne il suo carattere schiettamente ligure e romano. Più volte, nelle descrizioni dell'Italia, il Petrarca dice ciò che tutti gli Italiani sapevano:

Nizza era la prima delle città italiche verso Occidente.

Intanto, nel fenomeno prevalentemente italiano dei Comuni, anche Nizza nel sec. XII si erige a Comune libero. I Conti di Provenza avevano, per un certo periodo, assoggettato anche Nizza, ma la consideravano come città italiana. E Nizza si considerò italiana quando rivendicò intera, nel secolo XIII, la sua libertà. Come libero Comune, Nizza si diede, nel 1388, al Conte di Savoia Amedeo VII, e da allora, per cinque secoli, fece parte della Monarchia piemontese.

I delegati che, il 6 agosto 1388, recarono a Chambéry, al Conte di Savoia, la dedizione della città, appartengono alle più nobili e antiche famiglie di Nizza: Giuseppe Grimaldi, Raimondo Garneri, Antonio Dionigi.

Nizza divenne così, fino all'occupazione di Genova (1814), lo scalo marittimo principale della Monarchia piemontese; e assolse questa funzione con anima schiettamente e naturalmente italiana. È superfluo fermarsi a questi cinque secoli di signoria piemontese: anche dopo l'occupazione di Genova, Nizza fu tra le città principali dell'operoso e guerriero Piemonte. La marineria piemontese ebbe sempre a Nizza uno dei suoi principali fondamenti. Quando vi nacque Giuseppe Garibaldi, nel 1807, e quando questo italico eroe vi crebbe nel primo trentennio del secolo XIX, Nizza fu sempre tra le città in cui più fervido arse il sentimento italiano. È noto che, nella giovanile vita marinara, Giuseppe Garibaldi formò a Nizza la sua schietta anima italiana, ed egli, come Nizzardo, più volte si definì figlio di Roma e appassionato esaltatore delle sue glorie. L'anima romana di Garibaldi si è formata in una città schiettamente romana: Nizza.

Né questa indole mutò per volger di secoli o di decenni. La prima incrinatura, se così è lecito esprimersi, si formò, per motivi accidentali, soltanto nel 1858, quando, durante il periodo della politica cavouriana, risultò chiaro che l'Italia non avrebbe potuto svincolarsi dalla soggezione austriaca se non con aiuto straniero; e quando, nel convegno segreto di Plombières, per ottenere l'aiuto di Napoleone III il Piemonte fu indotto a promettere alla Francia la cessione della Savoia e di Nizza.

Queste cessioni furono stipulate come compenso per l'aiuto militare francese necessario a costituire un Regno dell'Alta Italia, dalle Alpi Marittime al Mare Adriatico, con undici milioni d'abitanti.

Senonché, è noto che il disegno, stabilito a Plombières, andò rotto a Villafranca. La Francia obbligò il Piemonte a contentarsi della Lombardia, e con l'armistizio di Villafranca, confermato dalla pace di Zurigo, fermò il confine al Mincio.

I patti erano rotti, e non si parlò più di cessioni territoriali. Ma la questione si ripresentò nel 1860, quando, per la volontà unanime delle popolazioni, si presentò il problema dell'annessione dei Ducati, delle Legazioni e della Toscana. La Francia dichiarò nettamente che non avrebbe mai potuto consentire ad una estensione impreveduta di territori così vasti e così popolosi, senza adeguati compensi.

Sembrerebbe incredibile che la Francia, la quale, con la Rivoluzione, aveva proclamato intangibili i diritti delle nazioni, avanzasse queste pretese; non di meno, esse sono apertamente esposte dal ministro degli esteri francese Thouvenel, nella nota del 24 febbraio 1860: se anche la Francia era disposta a passar sopra alla annessione dei Ducati e delle Legazioni, ciò non poteva essere per la Toscana. « Se, nonostante l'opposizione francese, il Regno di Sardegna avesse proceduto all'annessione della Toscana, la Francia avrebbe reclamato le due provincie di confine italiane, Savoia e Nizza ».

L'opposizione francese diveniva sempre più aspra, a mano a mano che il sentimento nazionale italiano si manifestava per l'unità. L'opinione pubblica, tenacemente avversa all'Italia, propugnava il ricorso alla guerra. La Francia sapeva benissimo che i territori da essa pretesi non erano francesi: nazionalmente, erano italiani. Ma essa li chiedeva per ragioni strategiche, per ovviare al pericolo di avere ai fianchi uno Stato unito e compatto, che avrebbe potuto costituire un pericolo per il suo avvenire. Ecco come si esprimeva lo stesso Ministro degli esteri, Thouvenel, in una nota del 13 marzo 1860: « Non è in nome delle idee di nazionalità, non è come frontiera naturale che noi chiediamo l'annessione della Savoia e della contea di Nizza al nostro territorio, ma unicamente a titolo di garanzia, come sicurezza contro i pericoli che lo sviluppo del Piemonte può generare nell'avvenire ». In queste parole vi è il riconoscimento dei diritti naturali e storici del possesso italiano della Savoia e di Nizza. La Francia avanza soltanto ragioni strategiche, ritenendo pericoloso un Piemonte ingrandito e forte.

Tutto ciò spiega l'offerta e la cessione di queste regioni alla Francia per opera del Piemonte. Se l'Italia voleva risorgere come nazione unitaria, doveva compensare la Francia con accrescimenti territoriali di valore strategico. E questo spiega l'accordo segreto del 12 marzo 1860, che fu poi avallato con larve di plebisciti, i quali avvennero sotto la spinta della propaganda e delle armi francesi. La Savoia e Nizza furono sacrificate per il grande fine dell'unità italiana.

Ma è evidente che, quando questi motivi di carattere strategico vengano meno nella formazione di una nuova Europa meno rissosa e meno egoista, dovranno cadere anche queste annes-

sioni, guadagnate con la violenza e con l'inganno, poiché non è giusto che una condizione di prepotenza sia chiamata a legittimare un possesso, che è negato da ragioni di storia e di sentimento nazionale.

La questione di Tunisi.

La questione di Tunisi ha insieme carattere nazionale e storico. Fin dal secolo XVII, dopo che il Mediterraneo fu liberato, anche per cooperazione italiana, dalle insidie dei pirati, la regione tunisina divenne mèta di una emigrazione costante dei coltivatori siciliani. Somiglianze di clima e di terreno indussero questi tenaci lavoratori dell'isola a cercare qualche maggiore guadagno nelle terre africane, che furono dissodate da braccia e da ingegni italiani. Tutte le descrizioni dell'Africa settentrionale, nella prima metà del secolo XIX, riconoscono che la regione tunisina è popolata da coltivatori e da mercanti italiani. Verso il 1850, si insinua da Algeri anche il capitale e l'industria della Francia; ma il lavoro è prevalentemente italiano, e vi sono anche cospicui capitalisti e mercanti italiani. Risorto, nel 1861, il Regno d'Italia, non vi è chi non riconosca il nostro diritto sulla Tunisia. Anche il Bey di Tunisi protegge questa prevalenza italiana nel suo dominio, e affida ad Italiani le grandi opere pubbliche della regione.

Appunto sulla questione delle ferrovie di Tunisi sorge, nel 1881, un contrasto tra l'Italia e la Francia. Le trattative diplomatiche si fanno laboriose. Il Governo italiano si preoccupa delle aspirazioni francesi; ma riceve le assicurazioni più esplicite. La Francia non ha alcuna intenzione di estendere il suo dominio diretto o indiretto sulla Tunisia.

Ma non è che un inganno. Violando queste assicurazioni date al Presidente del Consiglio dei Ministri, Cairoli, per mezzo dell'ambasciatore Cialdini, che tuttavia aveva messo in guardia il Governo italiano contro l'insidia francese, la Francia prepara una spedizione, e, col pretesto di voler domare la ribellione dei Krumiri, manda le sue truppe su Tunisi, e costringe il Bey di Tunisi a firmare il famoso trattato del Bardo, che, sotto l'aspetto di un protettorato, introduce un vero dominio della Francia su Tunisi. La Francia, che ha il possesso dell'Algeria, che aspira al Marocco, non ha che interessi parziali su Tunisi; ma la Tunisia serve alla Francia per fini strategici ed economici antitaliani. Biserta diventa una base marittima contro l'Italia; la popolazione italiana emigrata nella Tunisia diventa oggetto di persecuzione, e, in parte, strumento di facili naturalizzazioni, offerte per rimediare alla scarsa popolazione della potenza protettrice.

La storia della condizione degli Italiani a Tunisi, protetta da avarissime concessioni, sancite in trattati più o meno osservati dalla malizia francese, è forse una delle storie più tragiche di questi ultimi tempi. Gli Italiani a Tunisi sono circa 130 mila, di fronte a non più di 100 mila Francesi, comprendendo tra questi i 10 mila Maltesi ed i Còrsi – che sono praticamente Italiani, e che il decreto del 1923 ha incorporato – i Musulmani, gli Ebrei ed i naturalizzati di altri paesi. Inoltre, da questa cifra sarebbero da detrarre i 10 mila impiegati e i 30 mila soldati metropolitani che la Francia vi mantiene.

Se si facessero tutte le giuste detrazioni, si vedrebbe che, di fronte ai 130 mila Italiani, in Tunisia, non vi sono neppure 30 mila Francesi; e si dovrebbe perciò logicamente concludere che il dominio francese, in questo territorio, non ha alcuna base.

Questo spiega anche come, nel settembre del 1918, quando la guerra mondiale non era ancora vinta e le truppe italiane combattevano a fianco delle truppe francesi, per la salvezza della Francia, sia avvenuto che quest'ultima abbia denunciato le convezioni del 1896 a favore dei sudditi italiani in Tunisia. Evidentemente, la Francia voleva avere in mano un'arma per piegare e sottomettere la prevalente italianità di quella fiorente regione.

Ma quando un paese ricorre a questi espedienti, esso dimostra che teme di veder contestato e superato il suo diritto. Questa è la condizione delle cose anche per la Tunisia, e si può facilmente prevedere che la conclusione della guerra in corso darà ragione ai sacrosanti diritti dell'Italia. L'inganno e gli stratagemmi non hanno mai formato la base di un vero diritto.

Il nodo di Gibuti e l'Impero nell'Africa Orientale Italiana.

La questione di Tunisi ci ha portati nel campo di quegli « interessi e naturali aspirazioni del popolo italiano », che costituiscono l'esigenza fondamentale dello sviluppo dell'Italia nuova. Questi interessi e queste aspirazioni si dirigono all'Africa, il grande continente rimasto aperto alla colonizzazione europea, e principalmente, oltre alla zona settentrionale, già fiorente sotto l'Impero di Roma e destinata a ritornare all'antica floridezza (la Libia è esempio mirabile di questo rifiorimento), verso l'Africa Orientale, ove operarono i grandi esploratori italiani, ed ove nel 1882 si costituì il primo nucleo della Colonia Eritrea. In questo campo, nel 1935-36, si produsse il grandioso fatto della guerra italo-etiopica, primo esempio delle guerre folgoranti

dei paesi totalitari, la quale condusse alla formazione dell'Impero dell'Africa Orientale Italiana.

E già, in questi pochi anni, dopo l'ingresso delle truppe italiane in Addis Abeba (5 maggio 1936), si è reso visibile il vantaggio procurato alla civiltà con la soppressione della falsa indipendenza di un Impero abissino, ancora legato allo schiavismo e alla tirannide, e si è fatta manifesta la grande superiorità di un sistema imperiale nella colonizzazione di un vasto paese ancora arretrato, superando, in taluni punti, la concezione, molto spesso ristretta, del vecchio sistema coloniale.

Ma, in quel superbo complesso che il genio italiano, con indefesso lavoro durato oltre mezzo secolo, ha saputo creare nell'Africa italiana, è confitta una spina che l'invidia gallica ha potuto appuntare con insidiosa perseveranza: voglio dire, la spina di Gibuti.

La storia di questa spina è stata narrata, sulla base dei documenti ufficiali, proprio in questi mesi, da Francesco Salata, in un volume che ha per titolo: « Il nodo di Gibuti » (Milano, Ispi, 1940-XVIII), e che si apre con queste parole: « Nel nome di Gibuti si riassume mezzo secolo di storia coloniale in un settore dei più importanti dell'Africa Orientale. In Gibuti si concentra ed ha il suo strumento principale l'azione sistematica della Francia verso il retroterra, anzitutto contro l'Italia, per lunghi periodi anche contro l'Inghilterra, sempre ai danni di una ordinata opera di progresso, troppo spesso in dispregio di ogni norma e interesse della civiltà e della umanità ».

Gibuti fu occupata dai Francesi nel 1888, quando l'Italia aveva già iniziata la sua opera di relazione e di colonizzazione verso l'Abissinia; e questa piccola colonia francese sorse, pertanto, con funzione antitaliana. La Francia, che aveva acquistato la costa di Obock nel 1862, per poche migliaia di talleri, e che aveva trascurato di occuparla effettivamente, si ricordò di questo piccolo possedimento soltanto nel 1888, quando si trattò di contrastare all'Italia la sua visibile influenza sull'Abissinia e quando si volle contrastare nel Mar Rosso ogni fortuna italiana o inglese. Il porto di Gibuti divenne allora il centro del contrabbando delle armi per l'Abissinia e il centro degli intrighi verso la corte del Negus. La politica francese riuscì a silurare, così, il trattato di Uccialli e ad armare i predoni scioani contro gli Italiani.

Questa funzione di Gibuti non fu mutata con la costruzione della ferrovia, anzi fu resa più facile, più larga e più redditizia; e gli organi della politica francese ritennero ormai tanto essenziale questa funzione antitaliana di Gibuti, da suggerire il tentativo di escludere esplicitamente, nel trattato di Londra del 26 aprile 1915, il piccolo possesso coloniale di Gibuti dagli eventuali compensi attribuibili all'Italia per l'acquisto franco-inglese delle colonie tedesche. E, benché tale tentativo sia stato respinto, tuttavia, nel convegno di S. Giovanni di Moriana e nelle trattative di pace di Parigi, dopo la vittoria comune, i dirigenti della politica francese riuscirono a impedire che la piccola colonia francese, la quale continuava la sua funzione principale di contrabbandiera di armi verso l'Abissinia, ai danni dell'Italia, non divenisse mai oggetto di trattative, nonostante le replicate istanze italiane.

Distrutta l'Abissinia e creato l'Impero italiano, la politica francese non mutò attitudini. Benché sia venuta a mancare alla colonia di Gibuti la sua originaria funzione, è rimasta intatta la speranza di poter contrastare all'Italia la sua fortuna nell'Africa Orientale. La Francia non si è piegata, nemmeno in questi ultimi anni, a considerare l'opportunità di non disperdere a Gibuti, per scopi non leciti e a lungo andare neanche remunerativi, ogni possibilità di rapporti normali con l'Italia ed ogni garanzia durevole di pace europea. Ha preferito di approfondire ancora, con questa piccola spina sul fianco dell'Italia, quel solco di odio che ha portato alla nuova guerra europea.

Oggi è evidente che Gibuti, priva di qualsiasi funzione politica e commerciale per la Francia, non può essere che un compendio utile all'Italia, come sbocco della ferrovia per Addis Abeba e come porto marittimo di qualche importanza, se legato al retroterra ormai definitivamente italiano. Perciò è facile prevedere quale dovrà essere la sorte di questa piccola colonia, che lascerà soltanto nella storia la traccia di un lungo periodo di cieco e tenace contrasto franco-italiano, concluso necessariamente con la vittoria italiana.

La pace, che sorgerà dalla nuova guerra dei giorni nostri, realizzata dalla volontà concorde delle due grandi Potenze totalitarie vittoriose, Germania e Italia, sarà ispirata da un'alta e serena idea di giustizia. Il raggiungimento di tutte le mète promesse all'Italia dal Duce darà un contributo di primo ordine alla realizzazione di questa idea superiore. Lo Stato nuovo, fondato sul popolo, non sui partiti, è la garanzia più sicura che i vecchi egoismi settari, fin qui dominanti, non hanno più ragion d'essere, e che a questi vecchi egoismi di partiti e di categorie si è sostituita una volontà di popoli consapevoli, capaci di comprendere, nella visione di interessi più vasti, gli interessi legittimi delle nazioni più degne, accordati con gli interessi di un'Europa pacificata e concorde.

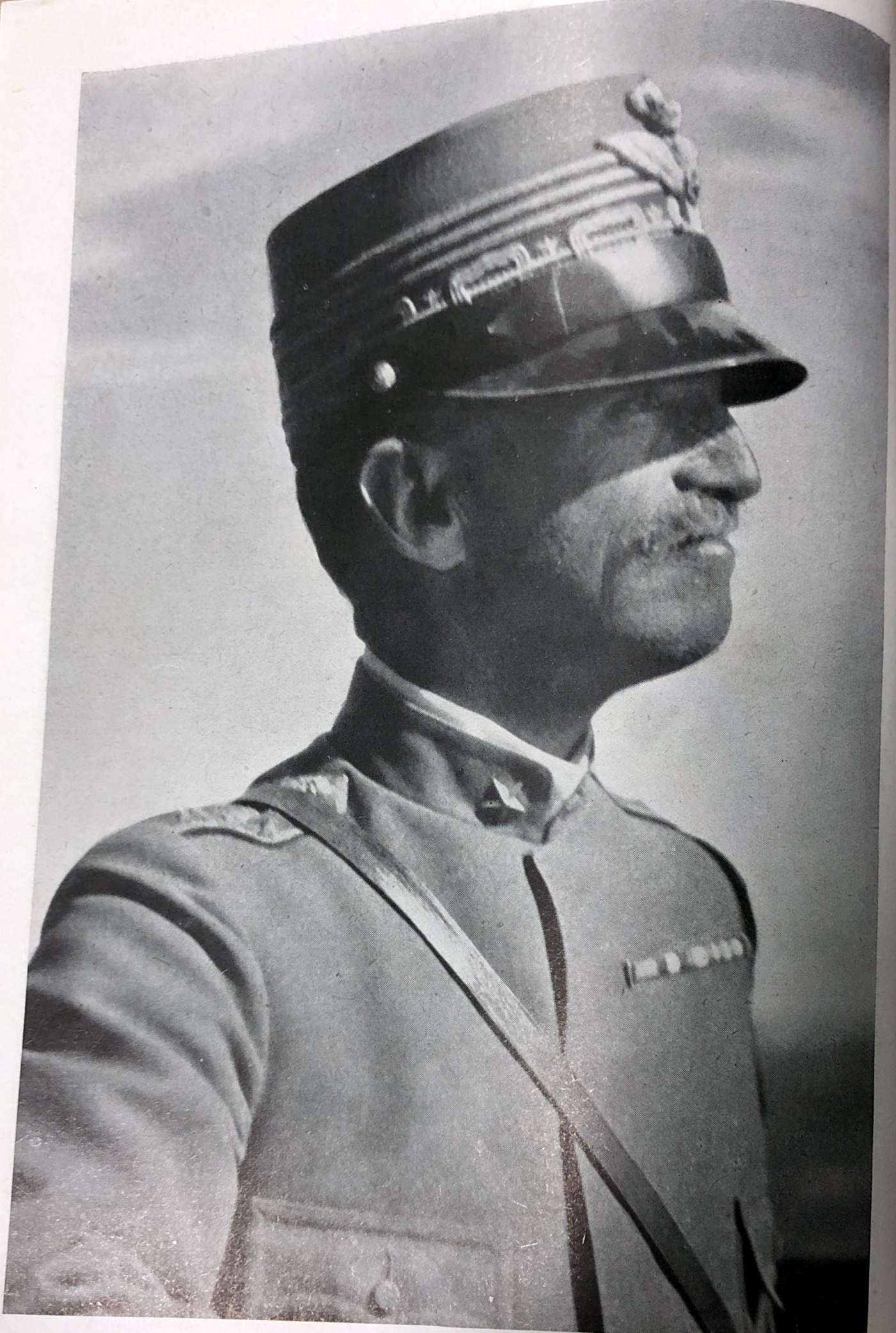
ARRIGO SOLMI

QUARANT'ANNI DI REGNO DI VITTORIO EMANUELE III

Alle ore 22 di giovedì 11 novembre 1869 la Principessa Margherita, dal 22 aprile dell'anno precedente sposa felice del principe Umberto di Savoia, dava alla luce in Napoli un bambino, al quale venne imposto come primo nome quello di Vittorio, Principe di Napoli. L'avvenimento fu festeggiato con 101 colpi di cannone e con grande entusiasmo, mentre tutte le città italiane pubblicavano proclami di giubilo. Quanta beneficenza piovve dalle mani del Re Vittorio Emanuele II, in occasione di quel lieto evento! E non solo sulle famiglie povere di Napoli, ma anche di molte altre città d'Italia. Erano tempi difficili politicamente quelli in cui il futuro Imperatore d'Etiopia apriva gli occhi alla luce del giorno; infieriva molta passione di parte ed una preoccupante crisi del senso di disciplina, se Felice Cavallotti poteva sfogare il suo livore antisabaudo pubblicando una poesia, «Il parto e l'amnistia», che gli valse l'arresto, dal quale fu liberato due giorni dopo, precisamente per l'amnistia da lui così volgarmente satireggiata.

Il battesimo avvenne a mezzogiorno di domenica 14 novembre, nel Palazzo Reale, essendo madrina dell'augusto Infante la città di Napoli. Gli vennero imposti i nomi di Vittorio, Emanuele, Ferdinando, Maria, Gennaro.

Sei giorni dopo la nascita del Principe ereditario e precisamente il giorno 17, aveva luogo con molta solennità l'inaugurazione ufficiale del Canale di Suez. A questa cerimonia erano presenti l'Imperatore d'Austria, l'Imperatrice di Francia, un rappresentante ufficiale della Regina Vittoria d'Inghilterra, il Principe di Prussia, il Principe d'Olanda: quasi tutte le nazioni vi erano inoltre rappresentate dalle loro flotte; mancava solo quella italiana. Se ne attribuì l'assenza alla grave malattia subìta un mese prima dal Re; ma effettivamente la ragione va ricercata nella impossibilità in cui l'Italia ufficiale, considerata con offensiva alterigia dalla Francia, fu posta, di partecipare all'inaugurazione di quella grandiosa impresa, che era poi dovuta per tre quarti al genio italiano (Luigi Negrelli, Pietro Paleocapa, Edoardo Gioia) e alla tenacia italiana nel propagandarne la necessità e l'importanza mondiale (Luigi Torelli). Era stata condotta a termine superando l'ostilità inglese e dirigendo passo per passo lo stesso imprenditore Ferdinando Lesseps, la cui mente era negata ad ogni problema tecnico ed idrau-

1900: IL GIURAMENTO DEL RE VITTORIO EMANUELE III NELL'AULA DEL SENATO, A ROMA.
(Disegno di Achille Beltrame, per la «Domenica del Corriere»)

1915: VITTORIO EMANUELE III NEL PRIMO ANNO DELLA GRANDE GUERRA. (*Fot. Michelesi*)

lico. Nessuno in quei giorni esaltò le iniziative e il formidabile apporto di genialità e di lavoro dato dagli Italiani alla realizzazione del Canale di Suez; nessuno seppe riconoscere a loro il merito d'esserne stati i precursori e i veri autori. Il Paleocapa, consulente tecnico autorevolissimo e necessario del Lesseps, era morto da pochi mesi; da oltre dieci anni era morto il Negrelli, autore del tracciato; rimanevano solo il Torelli e altri valorosi collaboratori, come il Gioia. Tutti gli onori andarono al Lesseps, e l'Inghilterra pagò in quel giorno una somma alla Compagnia Universale del Canale di Suez per ottenere che una nave inglese aprisse il corteo delle 60 navi di tutto il mondo, che fecero il percorso trionfale da Porto Said a Suez! Con identica disinvoltura pochi anni dopo, essa, grazie ad una magistrale operazione bancaria diretta da Disraeli, faceva cadere nelle proprie mani le azioni del Canale di Suez, dalle quali ricavò e ricava ricchezze ingenti.

1908: IL RE E LA REGINA A VILLA BORGHESE. *(Arch. Fot. della C.T.I.)*

Questi fatti sono stati ricordati perchè il bimbo che il 17 novembre 1869 vagiva nell'aurea culla offerta dalla fedelissima Napoli, è ora da 40 anni sul Trono d'Italia, dal 9 maggio 1936 ha assunto anche il titolo d'Imperatore d'Etiopia, e prima che questo anno 1940 sia tramontato, egli vedrà le navi dell'Italia imperiale transitanti per il Canale di Suez con tutti gli onori dovuti al padrone di casa.

Il risultato dei 40 anni di regno di Vittorio Emanuele III si può definire come l'attuazione del programma che Francesco Crispi, nel suo memorabile discorso « La Sicilia e la Rivoluzione », tenuto in Firenze il 17 aprile 1899, additava agli Italiani. Si noti che nel decennale suo governo, successo all'egemonia del Depretis, lo statista siciliano aveva risollevato l'Italia dal suo marasma con una politica di energia, di una energia che a volte riecheggiava la brusca durezza di Bismarck e l'empito nazionalistico del Generale Boulanger. Scomparso Crispi dal governo nel 1896, l'Italia si riaccasciava, come già sofferente per lo sforzo durato in tentativi alternati di governo autoritario e di restaurazione liberale. Di questo accasciamento, che poi l'avvenire dimostrò essere sostanzialmente una sosta necessaria nel lungo cammino, è testimonianza la magnifica chiusa di quel discorso di Crispi, pronunziato un anno prima della fausta ascesa al trono di Vittorio Emanuele III:

« *L'unità, per l'Italia, è garanzia d'indipendenza di fronte allo straniero. E perché essa sia, bisogna che tutto il territorio nazionale sia emancipato dallo straniero. È debole la nazione cui manca il possesso delle frontiere segnate dalla natura; è debole la nazione lungo le coste della quale si ancorano le flotte straniere, continua minaccia alla volontà nazionale. Ma l'unità non è tutto, e perché l'indipendenza sia vera e sostanziale, è necessaria la libertà. Un principe che non ha per sé tutte le forze d'un paese, è forte a metà. Uno Stato il cui popolo non sente la dignità dei proprii diritti, è debole ed esposto alle invasioni di chiunque voglia dominarlo.*

Ai Bizantini non mancavano le frontiere, bensì la fede che scaturisce, come limpido zampillo, dalla libertà. I Francesi, nel 1815, avevano al Reno i confini che oggi loro mancano, e furono vinti a Waterloo per sola stanchezza di schiavitù. L'unità sarebbe inutile se non dovesse portarci forza e gran-

1916: VITTORIO EMANUELE III, COL GENERALE DIAZ, AL QUARTIER GENERALE DELLA 49ª DIVISIONE, A RUBBIA D'ISONZO. *(Fot. Michelesi)*

dezza. Malauguratamente, l'unità della Patria è insidiata, così dai micromani che vogliono rinchiudere l'Italia nel suo guscio, appartandola dalle grandi Nazioni, inibendole tutte quelle iniziative operose, dal cui sviluppo dipenderà un giorno il conseguimento dei destini suoi gloriosi, come dagli anarchici e dai clericali, sovversivi entrambi, entrambi negatori della Patria. Io mi domando, non senza un brivido di sconforto, se valeva la pena che di sette Stati ne avessimo fatto uno, per poi discutere se questo Stato, così laboriosamente formato, debba o non debba occupare il posto che moralmente e materialmente gli spetta! I miei avversari – una ben nudrita coorte, in verità! – mi chiamano megalomane; e l'ingiuria mi giunge al cuore dolce come una lode. Sol chi nulla fece per la Patria negli ultimi sessanta anni del movimento nazionale, chi nulla le sacrificò, può far getto di nobili e sante ambizioni, che dovrebbero essere patrimonio comune ad ogni cuore italiano. Vigiliamo, dunque: gli uomini di buona volontà, i patrioti sinceri si uniscano e concordi attendano a prevenire i pericoli che minacciano l'unità della Patria, mettendo in guardia le plebi contro le vane lusinghe e le grossolane seduzioni, ed avviando l'Italia nostra a quella grandezza senza la quale essa non ha ragione di essere, anzi non può essere.

E noi vogliamo che l'Italia sia! ».

Il regno di Vittorio Emanuele III realizzò, dunque, il sogno di Francesco Crispi, ma dovette anzitutto superare la crisi della coscienza nazionale, crisi che, iniziatasi coi moti di Milano, della Lunigiana e di Napoli, tutti a pretto carattere antimonarchico, si protrasse fino alla vigilia della Guerra Mondiale.

Così il suo regno è come diviso, dal solco cruento della guerra, in due periodi: prima e dopo.

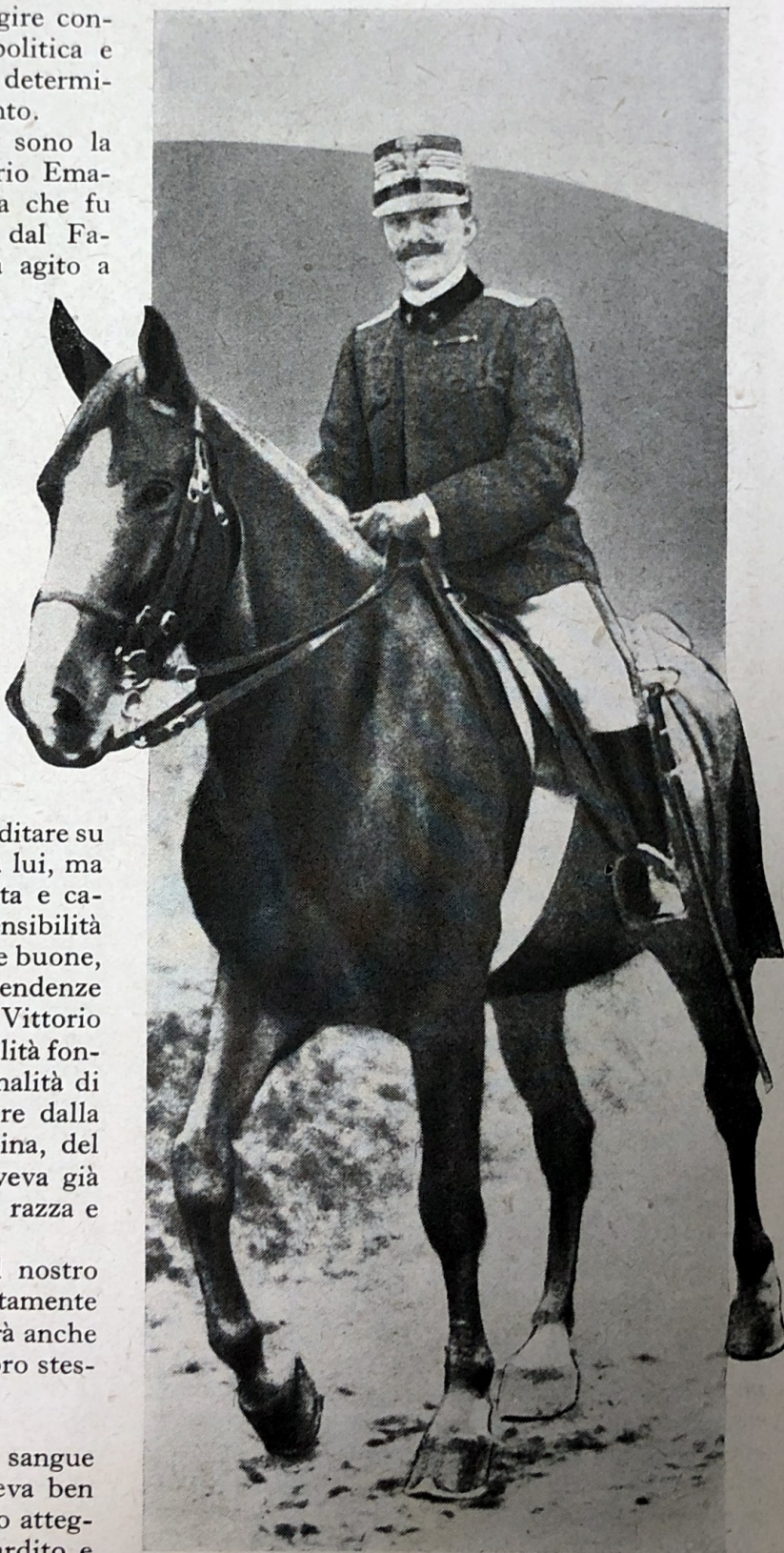
Prima è il periodo dell'assestamento, del rimarginamento della piaga prodotta dalla sconfitta di Adua, del prudente arginamento della follia demagogica che, sfruttando le diversità delle classi sociali per sobillare i lavoratori, degenerava nel socialismo e nell'anarchia. Era stato appunto un anarchico, forse più pazzo che scellerato, a trucidare il Re Umberto I. *Dopo* è il periodo della potenza e della grandezza della Patria. Fra l'uno e l'altro periodo è il profondo incidersi nella coscienza nazionale del pensiero e dell'azione del Nazionalismo, che operava per reagire contro la viltà e la volgarità della vita politica e costituì nel 1914-15 una delle forze determinanti dell'interventismo e dell'intervento.

A fondamento di questa grandezza sono la bontà e la sapiente prudenza di Vittorio Emanuele III e la coscienza della vittoria che fu creata negli Italiani da Mussolini e dal Fascismo. La coscienza della vittoria ha agito a sua volta come molla e come propulsore e si è incarnata nel Fascismo, fruttando la trasformazione etico-giuridica dello Stato, l'ordinamento corporativo, le grandi opere del Regime, il Trattato del Laterano con la fine della Questione Romana e, da ultimo, coronamento superbo e splendido, la grande affermazione coloniale che si concretò nella vittoriosa guerra in Africa Orientale.

Vittorio Emanuele III ebbe, come consacrazione del suo alto futuro compito, una severa educazione ed un'austera disciplina di studi sotto il Colonnello Egidio Osio. Seppe l'integerrimo ufficiale, secondato da una schiera di saggi educatori, abituare il Principe a meditare su quanto avveniva in sé stesso e intorno a lui, ma soprattutto ispirarsi alla bontà sconfinata e cavalleresca del Padre e alla squisita sensibilità della Madre, anima aperta a tutte le cose buone, nobili, elevate. Da questo concorso di tendenze e di sforzi da parte dei suoi educatori, Vittorio Emanuele trasse gli orientamenti e le qualità fondamentali che plasmarono la sua personalità di uomo, di Principe e di Sovrano, mentre dalla tradizione eroica, ancora a lui molto vicina, del Padre della Patria, morto quando egli aveva già 9 anni, derivò le qualità del soldato di razza e la passione per le imprese militari.

Benito Mussolini definì un giorno il nostro Re coll'appellativo di Re Saggio, che certamente passerà alla Storia, la quale gli riconoscerà anche quello di «*Re Vittorioso*», fiorito sul labbro stesso del popolo italiano.

L'aurora del suo Regno fu tinta dal sangue generoso di Umberto I. La nazione aveva ben compreso questo Re, che non aveva avuto atteggiamenti pittoreschi, che era marziale, ardito e intrepido, ma con grande cortesia e signorilità italiana, e che seppe aggiungere tutti gli splendori della maestà sovrana ad una singolare semplicità di maniere e di consuetudini.

Umberto I aveva saputo signoreggiare le menti e i cuori con un senso di regalità moderna spirante da tutta la sua persona. Anche negli attentati a cui fu fatto segno rifulse il suo coraggio. Ma questo coraggio, unito alla generosità, non valse purtroppo a disarmare la mano dell'anarchico regicida.

1908: IL RE A CAVALLO, NEI DINTORNI DI ROMA.

1917: VITTORIO EMANUELE III AL CONVEGNO DI PESCHIERA. (*Dipinto di S. Tordi*)

Soltanto un grande artista potrebbe riprodurre la situazione alla morte di Umberto I. È un soggetto degno di Sofocle.

Nei mesi anteriori a quel tragico fatto erano scoppiati clamorosi scandali bancari in cui andarono sommersi sudati risparmi della nazione, mentre vaste agitazioni contadine a fondo anarchico avevano portato in primo piano la vecchia miseria delle plebi italiane. La macchina statale operava, al centro e alla periferia, più a servizio di oligarchie, di clientele e di gruppi di una nuova borghesia affaristica, che non a servizio universale.

Il regicidio maturò, come è noto, nel torbido ambiente dei grandi centri di emigrazione del nord America. Proprio il 22 luglio, mentre l'anarchico Bresci, a Bologna, passava il tempo in allegre compagnie, il Re a Napoli salutava i due battaglioni partenti per la spedizione in Cina e diceva loro: «*Io vi accompagno col cuore, e Dio benedica la vostra impresa*». (La religiosità di Umberto era forse più sostanziale e profonda di quella del padre).

Il pensiero dei suoi soldati naviganti verso il lontano Celeste Impero non lo abbandonava mai; per essi egli certo pregò la mattina del 29 luglio, ascoltando con la Regina Margherita la Messa nella Cappella Reale di Monza, aperta al pubblico. Vi entrò anche un giovane di 32 anni, torva la fronte, feroce lo sguardo, che cercava nella tribuna reale la maestosa figura del Re vestito in borghese e ne seguiva le mosse. Era il sicario Bresci, che poche ore dopo uccise il Re Buono con un colpo di pistola al collo e con due colpi al cuore.

In quei giorni fatali il Principe ereditario navigava con la giovane sposa nella solitudine dei mari. Egli solo nulla sapeva, mentre il telegrafo trasmetteva la notizia a tutti i popoli della terra. Le torpediniere italiane e greche lo cercavano per significargli il destino che lo colpiva e il compito che la Nazione gli imponeva. Il Duca degli Abruzzi, che, dopo aver piantato il tricolore sulle alte vette considerate inaccessibili, vinceva in quei giorni la maggiore delle battaglie contro il Polo sui mari glaciali, vide avanzare verso di lui una nave con la bandiera italiana a mezz'asta.

Seppe così che nella villa reale di Monza la Regina Margherita aveva accolto il Sovrano già cadavere, caduto vittima del suo alto ufficio, morto per tutti come un soldato al primo posto della difesa comune.

Non si può non notare, ad onta della esecrazione del popolo italiano, una impressionante progressione nella psicologia del regicidio alla fine del secolo scorso. Nei giorni dell'attentato di Passanante (1878) si parlò di un pazzo e di un mostro di degenerazione, e nessuna voce, non una, si levò ad attenuare il delitto; per l'attentato di Acciarito (1897) non mancò qualche, sia pur debole, tentativo di attenuazione. Ma ciò che accadde per l'assassinio di Umberto farà certo inorridire i posteri: sulla salma del Re ucciso

1918: VITTORIO EMANUELE III CONSEGNA UNA RICOMPENSA AL VALORE A UN ARDITO, DOPO LA BATTAGLIA DEL PIAVE.

non piovvero solo lagrime, ma si abbatté anche, sfrontata e cinica, l'apologia del delitto. Si vedano certi giornali di allora. Il delitto poteva anche essere, fino ad un certo punto, il frutto di una mente turbata e di una coscienza avvelenata dai rancori politici; ma l'apologia del regicidio rivelava il turbamento di molte coscienze e faceva realmente disperare delle sorti di questa nostra nazione, che non contava neppure mezzo secolo di vita libera ed unitaria. Fortunatamente la parte maggiore del Paese ritrovò se stessa davanti a quella somma ingiustizia, e si ebbero alcuni mesi di concordia civile: il popolo pregò e pianse con Margherita, e fu precisamente lo spettacolo di questa concordia che indusse un repubblicano filosofo, Giovanni Bovio, ad esclamare che quell'orrendo delitto toglieva qualche anno di vita al Re, ma dava alla Monarchia sabauda alcuni secoli di regno.

Alla presenza del nuovo Re la Salma fu deposta nel Pantheon, nel tempio meraviglioso in cui Roma pagana adorava i suoi idoli e dove l'Italia depone piangendo i suoi Re. Fu – come disse Margherita – il più grande delitto del secolo, che tramontava tra folli paure di finimondo da parte del popolino, mentre la lotta politica riprendeva irosa e implacabile fra scioperi e rivolte.

Vittorio Emanuele III non mancò all'alta impresa e seppe dimostrarsi ben degno del privilegio fecondo delle antiche e gloriose dinastie, che è quello di cercare le vie dell'avvenire nei solchi del passato. Gli stranieri si abituarono a poco a poco ad ammirare concordi questo Re, colto, democratico, moderno, che prediligeva, accanto agli studi storici e numismatici, le cure per l'agricoltura.

Tappe faticose, ma tutte luminose e segnate sempre da una più stretta fusione col suo popolo, ebbe il regno del nostro Sovrano, che per la morte del Padre fu, come per un misterioso e grande auspicio, Re sul mare. Le più ardimentose imprese sul mare furono da lui affidate a Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi. Il duro emigrare degli Italiani in terre straniere durante il suo regno ha fatto conoscere le virtù di questo popolo dissodatore di terre e costruttore di città, di strade, di ferrovie, di acquedotti, di canali, di dighe, nell'Argentina, in Brasile, in California, in Tunisia, nei paesi dove si gela e in quelli dove si muore dal caldo. Rivive veramente in questi operai italiani dei primi decenni del regno di Vittorio Emanuele III la tradizione, il retaggio degli antichi Romani, che, come ben dice il Volpe, dovunque arrivavano, costruivano strade, acquedotti, templi, anfiteatri. Poi venne la guerra per la conquista della Tripolitania e della Cirenaica, dove i Romani avevano un tempo fondato lungo il mare grandi città, e dove Genovesi e Pisani e Amalfitani e Siciliani avevano commerciato largamente. Fu una guerra saggiamente e vittoriosamente condotta sulle direttive del nostro Re e che, oltre a

1915: VITTORIO EMANUELE III ED EMANUELE FILIBERTO DUCA D' AOSTA. (*Fot. Michelesi*)

ridestare l'orgoglio e la fiducia nel prestigio della Patria, costituì un'efficace preparazione per il grande cimento della Guerra Mondiale. In quel momento, pieno di gravi responsabilità, la Monarchia trovò vicino a sé una forza nuova: Mussolini. Le due forze da principio camminarono parallelamente verso lo stesso scopo, ma senza incontrarsi, senza fondersi, finché, dopo la vittoria, quando il movimento mussoliniano si organizzò nel Fascismo, la grande saggezza del Re vinse ogni esitazione, e il popolo italiano, rigenerato dalla guerra, quasi si rifuse nel crogiuolo delle sue esperienze grandi e dolorose, riplasmandosi nella monarchia. Questo avvenne non per la suggestione sentimentale e teorica del principio monarchico in sé e per sé, ma per l'impulso personale di questo nostro grande Re, chiaroveggente e animoso interprete, nelle ore decisive, dei fati d'Italia. Ma quale fascino particolare e tutto personale ha, dunque, anche questo Re Vittorio Emanuele III, così diverso da Umberto I, così diverso da Vittorio Emanuele II?

Il nostro Re è tutto raccolto in sé in una serena e nobile semplicità; è un'anima vibrante ad ogni iniziativa culturale. Durante la guerra vide tutto, fu visto da tutti, incoraggiò tutti, e nell'ora grave di Caporetto trovò ancora una volta, col suo storico proclama del 10 novembre 1917, la via per arrivare al cuore degli Italiani. Le nuove fortune d'Italia, per merito di questo grande e saggio Re, spiegavano di nuovo le ali sul campo d'una battaglia gigantesca, in un primo momento vinta dal nemico.

1940: «SOLDATI DI TERRA, DI MARE E DELL'ARIA... COME 25 ANNI OR SONO, RITORNO FRA VOI».

1915: VITTORIO EMANUELE III, EMANUELE FILIBERTO DUCA D'AOSTA E VITTORIO EMANUELE CONTE DI TORINO, A MORTEGLIANO, NEL PRIMO MESE DELLA GRANDE GUERRA. (*Fot. Michelesi*)

E le rispiegano su più vasti orizzonti ora che il Re e Imperatore, seguendo i Suoi sentimenti e le tradizioni della Sua Casa, è tornato – come venticinque anni sono – fra i nostri soldati, primo Soldato d'Italia, proclamando fieramente la certezza assoluta della nostra vittoria.

Verrà il giorno in cui sarà possibile fare la storia di Vittorio Emanuele III in guerra, non sulle impressioni, più o meno attraenti, ma superficiali, di quelli che ebbero la ventura di vederlo o d'avvicinarlo nei momenti in cui il Sovrano teneva l'altissimo suo rango, ma piuttosto sulle memorie di chi giorno per giorno, ora per ora, gli fu vicino e vide spesso rivelarsi, in piena e meritata confidenza, l'animo e il pensiero del Re. Si vedrà allora come Egli abbia veramente vissuta la guerra, non solo condividendo i pericoli comuni all'ultimo dei suoi soldati, il che per altro ebbe un immenso valore morale e costituì il più grande degli esempi, ma anche, e, direi, soprattutto, esercitando una influenza diretta e spesso decisiva sui capi, giudicando liberamente, consigliando, mettendo in guardia contro sopravalutazioni di persone, pur senza mai intralciare l'opera dei capi responsabili. Da un prezioso materiale inedito tolgo alcune notizie, qualche pennellata – senza venir meno alla delicatezza e al riserbo necessari – per dare un'idea di ciò che si potrà dire con tutta libertà un giorno, che speriamo non lontano.

La virtù che il nostro informatore rileva ad ogni pié sospinto nel nostro Re in guerra è il coraggio:

«*A Turriaco il bombardamento con grande artiglieria è cominciato. Alle 7 del mattino non aveva cessato; buche di proiettili nelle vie, nelle piazze del paese; rovine nelle case ecc. Un proiettile colpì la casa ove era l'Ufficio del Genio, la demolì letteralmente. Dai rottami uscivano le gambe di un ufficiale morto e i piedi d'un soldato. V'erano già altre 8 vittime e molti feriti. Ci fermammo al riparo di una casa (riparo dalla vista) a parlare con alcuni ufficiali del Comando: nel frattempo giunse il Gen. X un po' agitato. Un proiettile aveva attraversato il di lui ufficio e aveva messo tutto a soqquadro. Fortunatamente egli ne era uscito pochi minuti prima. Veduto il Re, molti*

soldati si raccolsero attorno a noi, e con grida entusiastiche salutarono il Sovrano. Questi ordinò a tutti di allontanarsi e di recarsi alle trincee, poiché se una granata fosse caduta lì, in quel momento, certo avrebbe fatto molte vittime... ».

Che il Re si esponesse dove più grave era il pericolo risulta da queste parole:

« *...Una mattina con S. M. ci siamo trovati in pieno bombardamento. Eravamo diretti a Turriaco, ove quella mattina si era stabilito* prematuramente, *per ordine dell'Armata, il Comando del X Corpo* (Grandi). *Giunti al gran ponte di Pieris, sull'Isonzo, notai e feci notare che dovunque sulle due sponde era il deserto. Non anima viva. Seppi poi che il nemico aveva bombardato il ponte stesso, senza però danneggiarlo sensibilmente e senza impedire il passaggio. Giunti alla sinistra del fiume, notammo le tracce di numerosissimi colpi d'artiglieria caduti in prossimità della rotabile...* ».

Lo stesso informatore descrive con qualche pennellata la serenità con cui il Re affrontava anche i pericoli dell'epidemia colerica:

« *Vi è stata una ripresa di colera. Col Re abbiamo ier l'altro visitato un ospedale di colerosi, ove ne erano giunti 150 appartenenti a un solo reggimento. Ne ho visti arrivare tre, morti in viaggio; ne ho visto due morire nel letto. Che pena fanno! Si contorcono, si piegano, soffrono dolori atroci...* ».

Conseguita la vittoria e la redenzione attraverso il dolore delle fosche giornate autunnali e alla formidabile ripresa che mosse dal Convegno di Peschiera, in cui il Re Vittorio Emanuele III seppe smascherare le interessate esagerazioni del disastro da parte degli Alleati e proclamare che l'Esercito italiano non era stato vinto, ma solo ostacolato dal fatto di non aver potuto compiere la ritirata manovrata, Vittorio Emanuele III rifiutò l'offerta plebiscitaria della medaglia d'oro al valore militare ed accettò soltanto la Croce di Guerra, che lo accomunava a centinaia di migliaia di umili combattenti.

Sempre presente anche quando poteva sembrare assente, fu pronto a reagire al senso di stanchezza dell'Italia, che dopo lo sforzo immane smarriva la coscienza della vittoria, ed assecondò pertanto il grande generoso movimento di Mussolini, l'uomo uscito dalle file del popolo e reduce dalle trincee, che raccoglieva tutti i combattenti e gli uomini di buona volontà intorno a sé per un nuovo patto fra la monarchia e il popolo italiano.

Oggi, nuove prove, nuovi ardimenti attendono l'Italia; ma già si odono le prime voci del nuovo peana che gli Italiani canteranno per la gioia del raggiunto primato, arriso alla coscienza dei profeti del Risorgimento.

ANTONIO MONTI

1940: IL RE IMPERATORE E IL FONDATORE DELL'IMPERO.

(*Disegno di Achille Beltrame, per la « Domenica del Corriere »*)

LA FACCIATA DEL TABULARIUM VERSO IL FORO, CON I FORNICI RIAPERTI.

ROMA IMPERIALE

ALLA LUCE DELLE MODERNE SCOPERTE ARCHEOLOGICHE

Ogni anno, al 21 di aprile, nella ricorrenza del fatidico solco tracciato da Romolo intorno al colle primigenio, Roma si arricchisce di nuove scoperte e di importanti monumenti, che convalidano sempre più la tradizione delle sue origini e della sua storia primitiva e illuminano le fasi del suo glorioso cammino.

Gli uffici dello Stato e del Governatorato si adoprano con la massima cura ad elaborare progetti di scavi e di sistemazioni urbanistiche intese a mettere in maggior luce le nobili vestigia del passato. Anche nell'anno XVIII dell'Era Fascista un notevole complesso di opere è stato inaugurato, soprattutto sul Campidoglio e nelle vicinanze, completando in molti punti la topografia dell'antica città e la sistemazione della nuova.

Compiamo un giro per la zona monumentale dell'Urbe ed esaminiamo i principali lavori condotti a termine in questi ultimi tempi.

Ab Jove principium; è questo un dovere non solo in omaggio a Giove, ma soprattutto alle autorità cittadine che hanno diretto un'opera così meritevole come quella dell'esplorazione sotto i palazzi Capitolini e la piazza del Campidoglio. Si credeva che questa piazza occupasse quasi esattamente l'antico *asylum* romuleo, e invece gli scavi condotti fino a notevole profondità hanno colà dimostrato l'esistenza di *insulae* per abitazioni civili, costruite durante l'Impero a ridosso dell'Arce (Aracoeli), fin sotto la statua di Marco Aurelio. Qui passava una via che saliva ripidamente dal Campo Marzio e andava a ricongiungersi col clivo Capitolino dinanzi al tempio di Giove Ottimo Massimo.

Le scoperte più importanti sono avvenute sotto il palazzo Senatorio, sostituitosi nel Medioevo alle dirute strutture dell'antico Tabulario, o archivio dello Stato. A fianco del monumento, in luogo del tutto insospettato, sono riapparse le vestigia di un tempio di grande im-

SCALONE INTERNO DEL TABULARIUM. *(Governatorato)*

portanza per la topografia del colle, l'*Aedes Veiovis inter Arcem et Capitolium*. L'identificazione è assolutamente sicura, perché il tempio si trova nell'insenatura fra i due colli, in stretto contatto col Tabulario, la cui pianta forma nel lato occidentale una rientranza, appunto per rispettare il precedente edificio. Il tempio ha la forma di un rettangolo con la fronte rivolta verso sud-ovest: piccolo, severo, ma intensamente suggestivo nella dura mutilazione di tutta la parte superiore, esso ci appare ancora nella forma in cui lo eresse L. Furio Purpurione fra il 198 e il 192 a. C., con il suo basso podio, col protiro tetrastilo di ordine ionico, con la scala fiancheggiata da parapetti. Lo scavo ha reso alla luce anche la statua del dio, salvatasi per un vero caso: è di tipo apollineo e di proporzioni colossali, ben lavorata, ma mancante della testa e delle braccia, e quindi degli attributi. Dallo stile sembra opera della fine del I secolo d. Cr., ispirata a originale greco del V secolo a. Cr.

Dinanzi al lato nord del Tabulario alcuni pilastri di grandi blocchi di peperino con mensole in travertino rivelano la presenza di costruzioni più tarde, forse di età imperiale. Speciali lavori sono stati compiuti per consolidare la facciata verso il Foro del suddetto monumento, che porta ancora incisa sulla *substructio* la data del consolato di Q. Lutazio Catulo: 78 a. C.

I lavori, intrapresi con lo scopo di ripristinare il primo ordine di arcate verso il Foro, si sono limitati, per ora, a causa del forte peso del fabbricato moderno sovrapposto e della friabilità della pietra, corrosa dal lungo deposito di sale entro le vetuste muraglie, a riaprire altri due archi, oltre quello già vuoto, che permettono di ammirare la continuità dell'elegante e grandioso motivo architettonico, creato dall'abile architetto di oltre duemila anni fa.

Dalla sede papale del Senato Romano scendiamo a quella antica, attraverso la magnifica scala che il console Catulo ricavò nell'interno dell'edificio per una comunicazione diretta fra il colle e la valle del Foro.

Qui, nella piazza sacra e politica di Roma, la Curia lancia la sua ombra dominante, quella Curia che dallo stesso fondatore della città ebbe i natali. L'insigne monumento, che deve l'ultima veste all'Imperatore Diocleziano, distrutto più volte e più volte risorto sul luogo stesso, fu trasformato al culto cristiano fin dal primo Medioevo e fu tagliato, rappezzato, diviso in tre navate, così che arduo è stato il lavoro di restauro, intrapreso per volere del Ministro De Vecchi, sotto la direzione di Alfonso Bartoli.

Demolita la chiesa seicentesca, è riapparso tutto il pavimento dell'aula senatoria con tre gradini per lato, alti pochi centimetri e profondi circa un metro e mezzo, ricoperti con lastre di pavonazzetto, sui quali poggiavano gli scanni

STATUA DI VEIOVE, VENERATA NEL TEMPIO SUL CAMPIDOGLIO.

LA BASILICA EMILIA NEL FORO E IL FIANCO DELLA CURIA DEL SENATO.

lignei (circa 300) dei *patres conscripti*; i gradini aderenti alle pareti sono un po' più larghi per lasciare dietro un passaggio, quando avvenivano le votazioni col sistema tradizionale: i favorevoli da una parte, i contrari dall'altra. L'aula ha la forma di un rettangolo (m. 27 × 18) calcolato in modo da avere il lato corto pari a due terzi del lungo, mentre l'altezza, secondo il canone riferitoci da Vitruvio, corrisponde alla metà della somma dei due lati di base. La copertura, interamente mancante, è stata rifatta con un cassettonato ligneo.

Al di sopra di uno zoccolo di pavonazzetto si aprono nelle pareti tre grandi nicchie per ogni lato, che erano decorate con colonnine di alabastro, poggiate su mensole a rilievo. Tra il fogliame delle mensole sono scolpite delle aquile che reggono una corona, e dei Geni alati.

Il pavimento è costituito da un elegante intarsio marmoreo, che disegna dei quadrati di marmo giallo racchiudenti cerchi di porfido e serpentino; la vivace policromia dei marmi dà l'impressione di un grande tappeto.

Nella parete di fondo si trova un podio per la presidenza, e su questo si scorgono gli avanzi della base che sosteneva la bronzea statua della Vittoria, forse la stessa postavi da Augusto: egli, trasportatala da Taranto a Roma, l'aveva ornata delle spoglie egizie, a significare di aver conseguito l'impero per mezzo della Vittoria.

Questa statua fu celebre per la difesa che ne fece l'ultimo dei grandi pagani, Aurelio Simmaco, quando Graziano nel 382 dette ordine di toglierla. Ucciso Graziano due anni dopo, Simmaco rinnovò, a nome degli ultimi senatori pagani, la petizione al giovane successore Valentiniano II, perché fosse ripristinata l'ara della Vittoria, in omaggio alla « religione che per così lungo tempo era servita di fondamento alla repubblica ». Sostenne la tesi contraria con avvincente oratoria Ambrogio, il Santo milanese. La nuova fede vinse: l'ara fu rimossa ed alcuni hanno supposto che fosse tolta anche la Vittoria e fosse portata nella casa dei Simmachi; ma ciò non si può ammettere, perché nel V secolo Claudiano dice che « l'alata Vittoria, tutrice della toga romana, con la grande ala sua protegge il venerando sacrario dell'assemblea patrizia ».

La Vittoria di Augusto, protettrice di Roma e del suo Impero, ci accompagna ora sul Palatino attraverso la via da lei nominata, perché conduceva al suo santuario, sul colle ove sorse la Quadrata Città dei Prisci Latini. Presso il tempio della dea i discendenti di Enea e della sua stirpe, dominatori incontestati del mondo per oltre un millennio, stabilirono la loro sede, che da Augusto fondatore prese il nome di *Domus Augustana*.

Nel corso di questi ultimi due anni il Bartoli ha completato lo scavo di tutta la *domus*, abbat-

« DOMUS AUGUSTANA ». PERISTILIO DEL PIANO INFERIORE. *(Soprint. Palatino)*

« DOMUS AUGUSTANA ». FACCIATA CURVILINEA VERSO IL CIRCO MASSIMO. *(Soprint. Palatino)*

tendo il palazzetto settecentesco del Cardinal Mills e la villa circostante, e riportando il piano inferiore all'antico livello, mediante uno sterro di decine di migliaia di metri cubi.

Si è così scoperto il grande peristilio del piano basso, verso il circo Massimo, con le stanze che lo circondano e la facciata esterna formata di un ampio porticato a segmento di cerchio; le colonne sono, purtroppo, tutte perdute e restano solo i vuoti delle fondazioni. Nel mezzo del peristilio si trova l'impluvio, che presenta caratteristiche assai singolari: il bacino quadrangolare, di circa 400 metri quadrati di superficie, è tagliato nella roccia e in essa sono anche tagliati i rialzi che, simmetricamente disposti, l'occupano quasi completamente; le deficienze della roccia sono supplite con buona muratura laterizia. I rialzi formano quattro semicerchi congiunti fra loro, e ciascuno è aperto verso uno dei lati del bacino; nel centro doveva trovarsi una fontana.

Il piano superiore, più alto di circa 11 metri, è in parte pensile e in parte fondato sulla roccia; su di esso le fabbriche si elevano almeno per due piani, nel luogo dove era il palazzo del Mills, mentre sono grandemente devastate in tutto il resto. Nella zona centrale domina un grandissimo peristilio a colonne, che ha un impluvio nel mezzo, di forma rettangolare, con uno dei lati corti ricurvi e col ciglio della vasca adorno con nicchie; nel mezzo dell'impluvio esistono gli avanzi di un tempietto quasi quadrato con

« DOMUS AUREA ». – UN CORRIDOIO DELLA PARTE CENTRALE.

(*Soprint. Monumenti*)

« DOMUS AUREA ». – QUADRETTO CON SACERDOTESSA CHE OFFRE PRIMIZIE ALLA DIVINITÀ.

(*Soprint. Monumenti*)

pronao tetrastilo rivolto a nord-est, collegato per mezzo di un ponte a 7 arcate al lato ricurvo del peristilio. Singolare monumento, fondato in mezzo all'acqua, al tempo di Diocleziano, che conteneva probabilmente una divinità campestre, destinata a proteggere l'intimità della vita imperiale.

Con la nobile *domus* del Palatino fa contrasto l'invisa dimora del crudele tiranno, che nessuno storico, per quanto benevolo, ha mai potuto riabilitare.

È questa la *Domus Aurea* di Nerone, che occupò una zona grandissima della città, mentre il palazzo propriamente detto sorse sul colle Oppio, estrema pendice dell'Esquilino. La Soprintendenza ai Monumenti, con lento ma assiduo lavoro, ne ha quasi condotto a termine lo scavo, riportando all'antico livello il criptoportico e tutte le stanze attigue fino alla grande sala ottagona. Si è così accresciuto considerevolmente l'effetto grandioso di quelle rovine, di altissimo interesse per la perfetta conservazione e per le pitture che le adornano.

Il piano fu concepito dall'ingegno « macchinoso » di due architetti: Severo e Celere, mentre la decorazione fu compiuta dal pittore Fabullo. Essa riproduce motivi di « quarto stile », cioè architetture fantastiche, con esili padiglioni, finestre e piccoli prospetti architettonici ispirati alla *scenae frontes* dei teatri, entro i quali si trovano figure isolate di danzatrici, mènadi, sacerdotesse, filosofi e solo di rado gruppi di due

« DOMUS AUREA ». – PARTICOLARE DELLE PITTURE DEL CRIPTOPORTICO. (*Soprint. Monumenti*)

o tre figure di soggetto mitologico. Nei corridoi e nelle stanze buie il fondo è bianco; nei riquadri, delineati da candelieri di fiori, vagano amorini, uccelli, capretti, ippocampi, e altri animali fantastici del tipo comune a tutta l'arte decorativa romana durante l'Impero.

La *Domus Aurea* ebbe la sorte che meritava: dopo appena un decennio dalla sua fondazione cominciò a scomparire sotto la terra di scarico di quello stesso incendio che le aveva preparato il terreno; sotto Traiano un lussuoso stabilimento termale ne occupava interamente il sito e ridava al popolo quelle aree che Nerone gli aveva tolte.

Abbandoniamo anche noi quelle fredde e oscure « grotte » che ebbero il merito di ispirare l'arte dei raffaellisti e rivolgiamoci al dio del Sole perché coi suoi raggi ci illumini nella via del passato. Il santuario venerando di Apollo in Campo è finalmente risorto: tre colonne del suo pronao, di egregia architettura, eseguita secondo i più puri canoni ellenici, emergono dal basamento a pochi metri dal teatro di Marcello.

Assai incerte erano le notizie che avevamo sinora intorno all'edificio così celebre nella Roma pagana, tanto che ancora nel 356, dopo otto secoli dalla sua fondazione, il prefetto della città Memmio Vitrasio Orfito vi consacrava una cappella con una statua. Sotto Augusto il tempio fu interamente rifatto da C. Sosio con uno sfarzo di marmi e di sculture architettoniche sino allora insolito negli edifici di Roma. Nella scorsa primavera ne è stata compiuta una parziale ricostruzione, rimettendo al posto tre colonne d'angolo del pronao, cadute e penetrate nei fornici del teatro, con le ricche cornici e il fregio adorno con rami di alloro, sorretti da bucrani e da candelabri sacri al dio della luce e della salute, onde Apollo era detto anche *Medicus*.

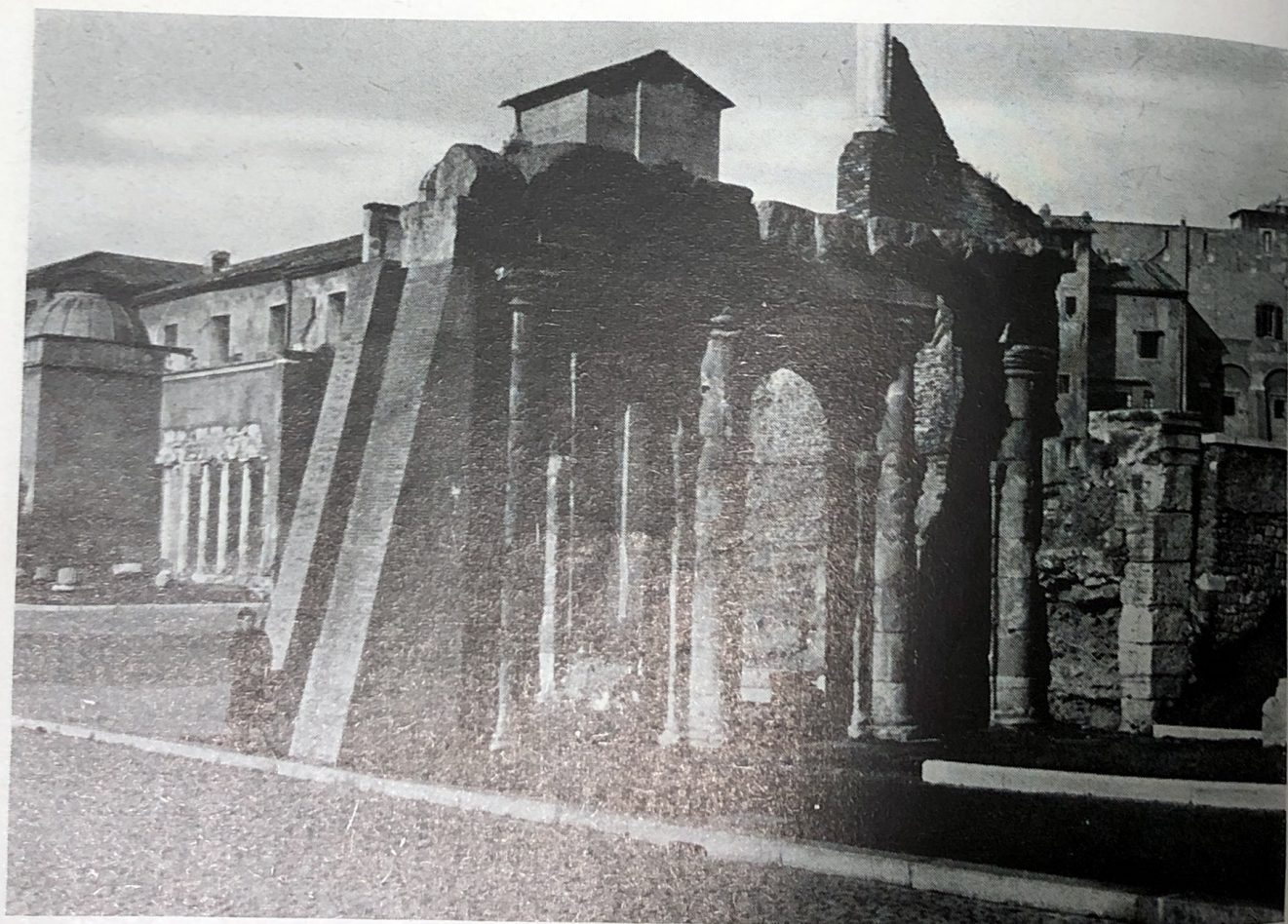
Tutto il rivestimento era di marmo bianco e in egual marmo erano scolpite le grandi colonne scanalate, a basi decorate con cordoni, e capitelli corinzi. Perfetto è il solco delle scanalature, una più larga alternata a una più stretta per dare maggior contrasto di ombre agli alti fusti: a forti masse sono intagliati, ciascuno su due blocchi, i colossali capitelli, e con tecnica vigorosa, quantunque di effetto un po' pesante, sono plasmati gli steli del fregio e le sagome delle cornici. Nei lati lunghi si svolgeva uno pseudo colonnato dello stesso ordine e stile, mentre il lato corto settentrionale è ancora inesplorato.

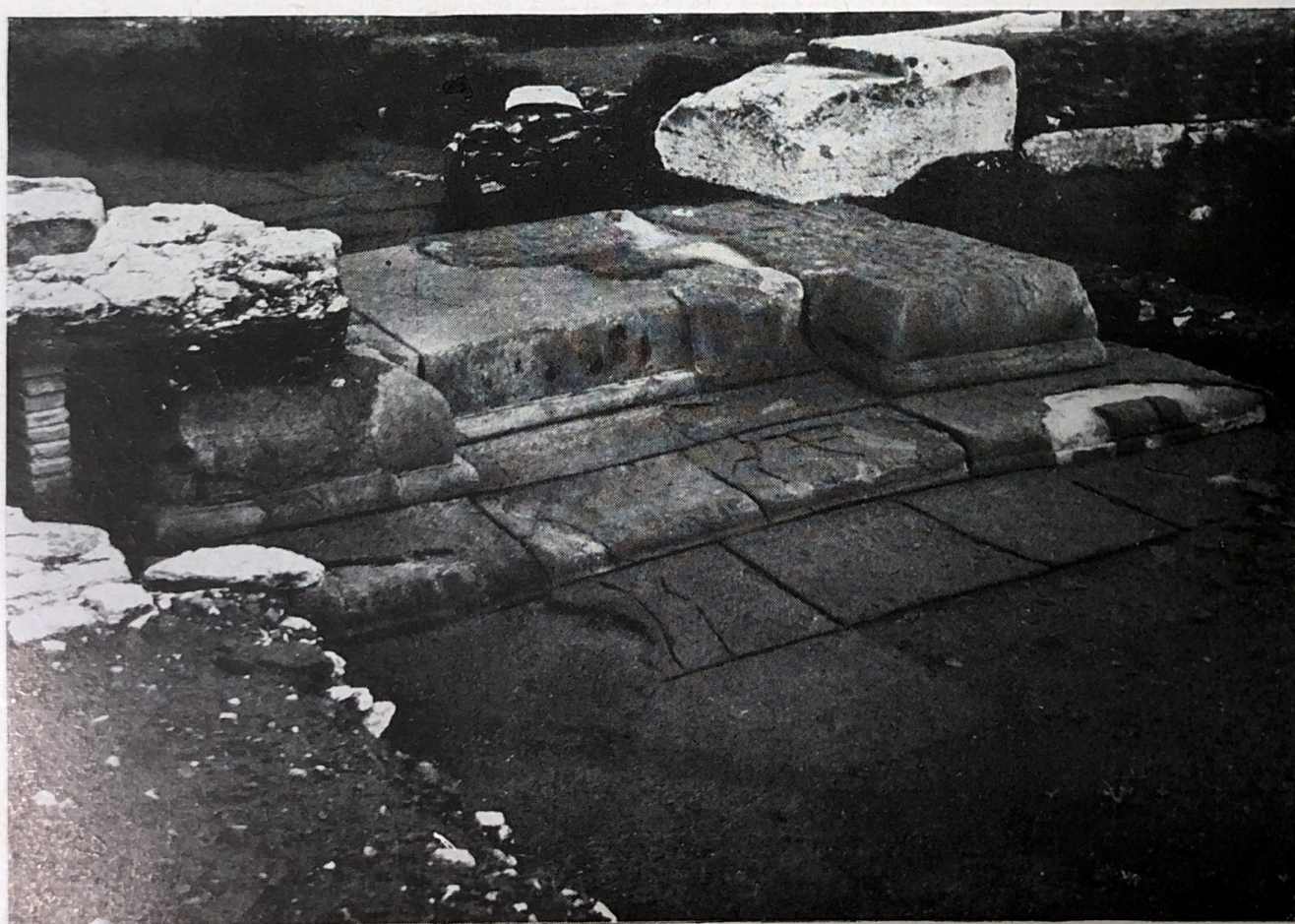
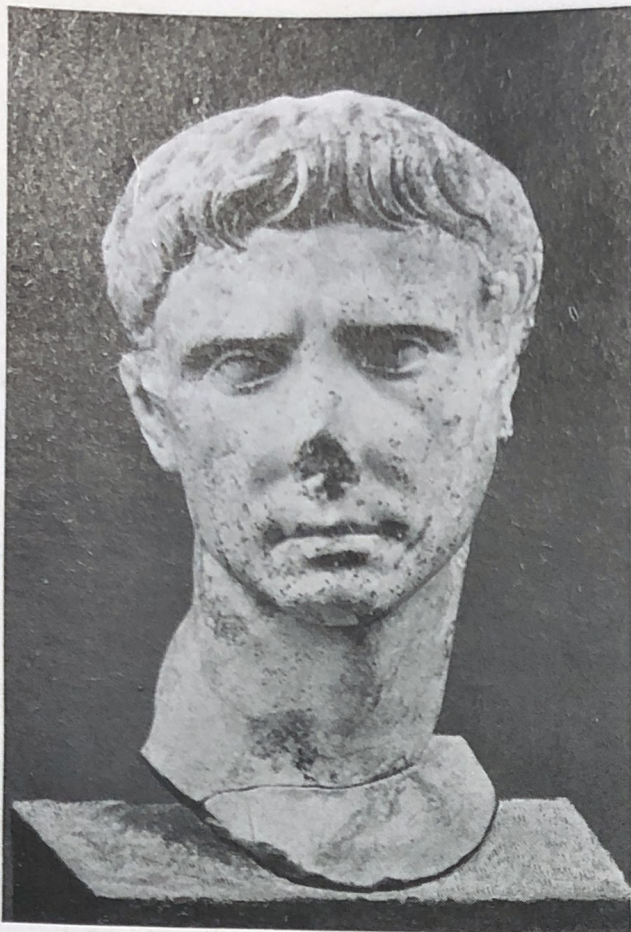
Un secondo tempio è venuto in luce vicino al precedente, di proporzioni maggiori, contornato da un portico a pilastri di peperino. Entro l'odierna veste imperiale si cela indubbiamente un tempio di età repubblicana, ma la divinità è ignota e nessun indizio viene a illuminarci.

Per dare un assetto più conveniente alle pendici del Campidoglio verso il Tevere, il Gover-

TEMPIO DI APOLLO. — UNA DELLE COLONNE CADUTE.

TEMPIO DI APOLLO. — ANGOLO DEL PRONAO RIALZATO. (*Dis. di B. Carbonati, riprodotto con l'autorizzazione del «Giornale d'Italia»*).

SISTEMAZIONE URBANISTICA DELLA ZONA FRA IL CAMPIDOGLIO E LA VIA DEL MARE.

PORTICO DI ETÀ REPUBBLICANA AI PIEDI DEL CAMPIDOGLIO.

AREA SACRA PRESSO S. OMOBONO. UNA DELLE DUE CELLE.

AREA SACRA PRESSO S. OMOBONO. UNO DEI DUE ALTARI ANTICHISSIMI.

ESPRESSIVA TESTA DI AUGUSTO. DALLA VIA DEL MARE.

di tufo e pavimento di opera signina, puntinata di tessere bianche. Il tipo della muratura piuttosto arcaico le riporta al II sec. a. C.

In un periodo ancora più recente, che si può attribuire ai primi tempi dell'Impero, gli edifici furono rialzati, forse a causa delle inondazioni del Tevere, e furono trasformati con l'aggiunta di un portico di grandi colonne di travertino, il quale divideva le due celle e forse girava intorno ad esse per tre lati, dando quasi l'idea di due templi peripteri. Sotto la cella orientale, un cavo fatto per sottofondare l'abside della chiesa, ha condotto al ritrovamento di uno scarico di materiale antichissimo, consistente in sculture di terracotta policrome a grandezza quasi naturale, lastre fittili di rivestimento con fregi strigilati, vasi di bucchero e protocorinzi, appartenenti ad un tempio del VI secolo a. Cr.: di esso si è visto anche un piccolo tratto del podio, ornato di sagome arcaiche, e forse di due epoche diverse.

Sulla stessa platea, nella parte che guarda mezzogiorno, si osservano i resti di due are di tipo arcaicissimo, cioè in forma di un rettangolo con uno dei lati lunghi rientranti nel mezzo. La pianta somiglia a quella dell'altare interno dell'Ara Pacis e un po' anche a quella del Lapis Niger, dimostrando un tipo tradizionale di origine assai remota. Le due are sono fatte di blocchi di peperino e sono orientate esattamente verso est con il lato lungo esterno; in basso

natorato ha proceduto ad un notevole abbassamento di livello della via del Mare, che ha messo allo scoperto molti avanzi di fabbriche romane di varie età. Sono ritornati nel punto di vista originale il tempio detto della Fortuna Virile e i due archi, il Quadrifronte e quello degli Argentari, che hanno molto acquistato dall'allargamento dell'area circostante. Si è potuto anche dare una dignitosa sistemazione a quell'elegante portichetto di opera quadrata di peperino, con semicolonne adiacenti ai pilastri, che un tempo si vedeva fra luride casupole nella via della Bufala, e ad un altro portico lì presso, a pilastri di travertino. Ignoti sono i nomi di questi portici e solo per ipotesi si pensa ai grandi empori frumentari fondati da M. Minucio Rufo nel 110 a. C., che tanta parte ebbero nell'approvvigionamento di Roma.

Dal lato opposto della via che sale alla chiesa della Consolazione si è avuta una scoperta della più grande importanza per la topografia di Roma arcaica: sopra una platea artificiale di 47 metri di lato, sostenuta da un poderoso muro a blocchi regolari di tufo, sono state rimesse in luce due aule rettangolari e simmetriche, aperte verso una via selciata: un'aula è occupata dalla chiesetta di S. Omobono, sotto alla quale sporgono le antiche pareti, in opera quadrata; l'altra aula si conserva quasi integra nella planimetria ed ha forma rettangolare, con muri di blocchi

BUSTO DI ROMANO DI ETÀ REPUBBLICANA. DALLA VIA DEL MARE.

STATUETTA ACEFALA DI VENERE O DI NINFA. DALLA VIA DEL MARE.

presentano una cornice e un pulvino schiacciato. Quando il livello della platea fu alzato, nel secondo periodo, esse furono dimezzate e sepolte sotto la nuova pavimentazione.

Anche qui siamo completamente all'oscuro sui nomi delle divinità che i Romani veneravano tra quelle mura vetuste; non sappiamo neppure se si tratti di templi veri e propri o di luoghi consacrati per altri scopi, data la loro forma così singolare. Si sono fatti i nomi della Mater Matuta e della Fortuna; si è pensato anche alle due Carmente, la Postverta e la Prorsa, profetiche dee protettrici dei parti, che furono compagne della ninfa Arcadica, madre di Evandro.

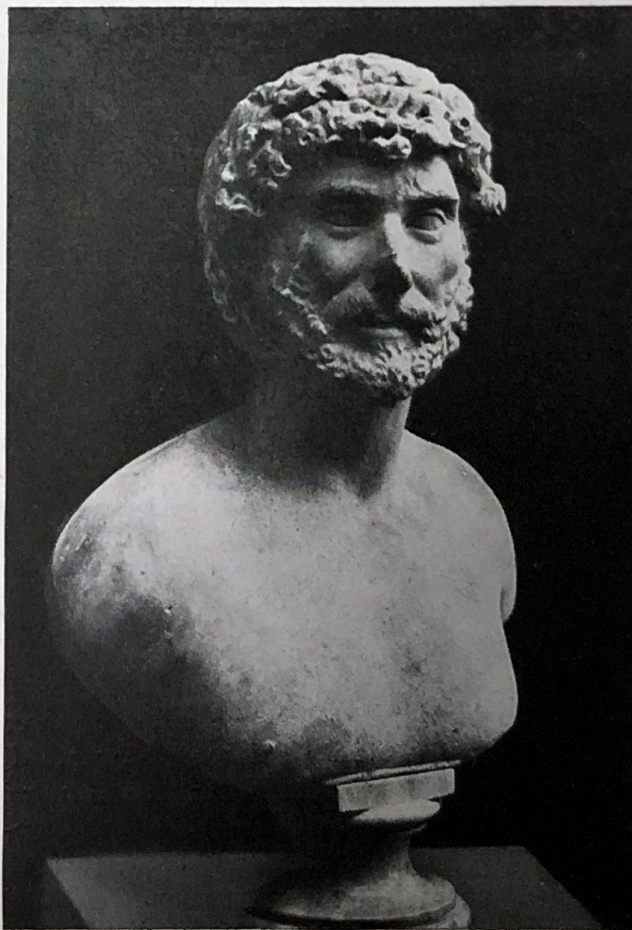
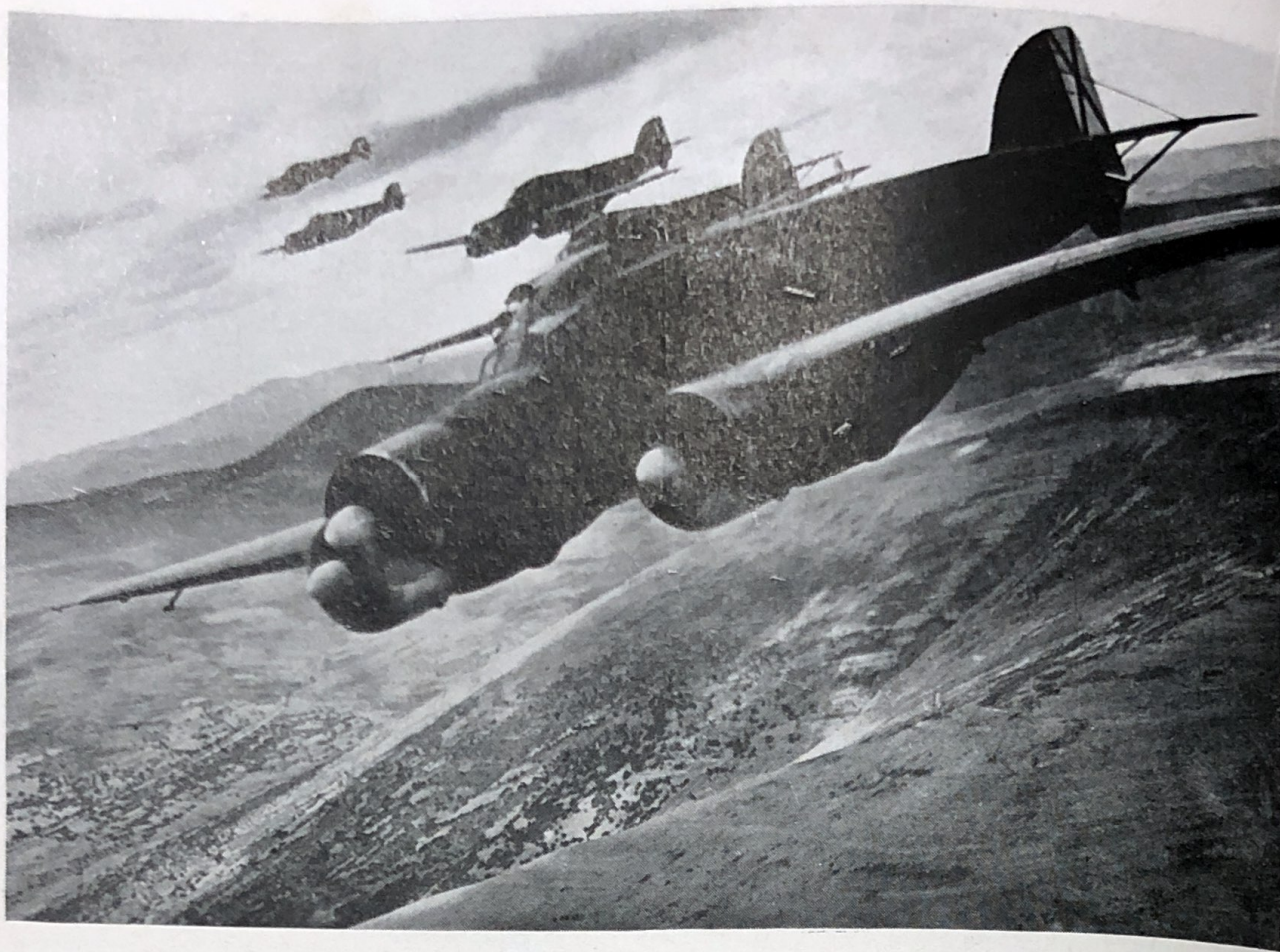
Ma se incerta è l'attribuzione, grandissima è l'importanza storica dell'area sacra di S. Omobono, perché dimostra ai piedi del Campidoglio un culto antichissimo fin dall'epoca dei re, con sculture fittili e ceramica greca, culto che fu distrutto durante l'incendio gallico, e risorse nel IV secolo, subendo nuove trasformazioni nell'età augustea e nell'Impero avanzato, con una vita ininterrotta di oltre un millennio.

Dalla parte opposta della via del Mare, fra questa e il Tevere, è apparso dallo scavo un quartiere di carattere commerciale, forse a scopo annonario, che si ergeva sopra una strada antica allacciante il Foro Olitorio al Foro Boario. Ad est di essa si trovava un portico a cinque navate, formato da pilastri di travertino e vòlte a crociera, che fu in seguito intrammezzato con muri di mattoni; poco oltre era una casa privata con botteghe del tipo delle case Ostiensi.

Ad occidente della strada si trovarono tre grandi magazzini di derrate, fondati nel II secolo dell'Impero, con superfetazioni più tarde, i quali erano forniti di botteghe al livello della via. Siamo nel quartiere commerciale di Roma, lungo i bordi del fiume dove era il *portus Tiberinus*, unico scalo di Roma fino a Claudio.

Dalla demolizione di alcuni muri di età medievale sono venuti fuori pregevoli avanzi di sculture, tra cui tre teste di età augustea rappresentanti una lo stesso Augusto, una Agrippa e la terza un personaggio non identificato; le statue forse decoravano la scena del vicino teatro di Marcello. Si sono scoperti inoltre: una statuetta di Venere, due frammenti di un fregio di tarda età repubblicana in pietra calcare (corteo di un magistrato) e un capitello di tipo egizio-romano con protomi femminili.

Tutti gli oggetti trovati negli scavi intorno al Campidoglio sono stati temporaneamente sistemati in una sala dei Musei Capitolini, dedicata alla Maestà del Re. È un'abbondante e preziosa raccolta di oggetti d'arte, statue, ritratti, rilievi, sarcofaghi, suppellettile varia, che arricchisce il patrimonio artistico dell'Urbe e prova la fecondità inesauribile del sottosuolo romano.

GIUSEPPE LUGLI

BUSTO DI ROMANO DEL III SEC. D. C. – DALLA VIA DEL MARE.

VELOCI, AGGRESSIVI, POTENTI...

LA GUERRA AEREA

IL TIRO DALL'ALTO

« ... Bisogna che l'Aviazione, nella quale io credo sempre di più, sia numerosa e potente. Noi potremo allora, domani, quando tra il 1935 ed il 1940 saremo a un punto che direi cruciale della storia europea, potremo far sentire la nostra voce e vedere finalmente riconosciuti i nostri diritti ».

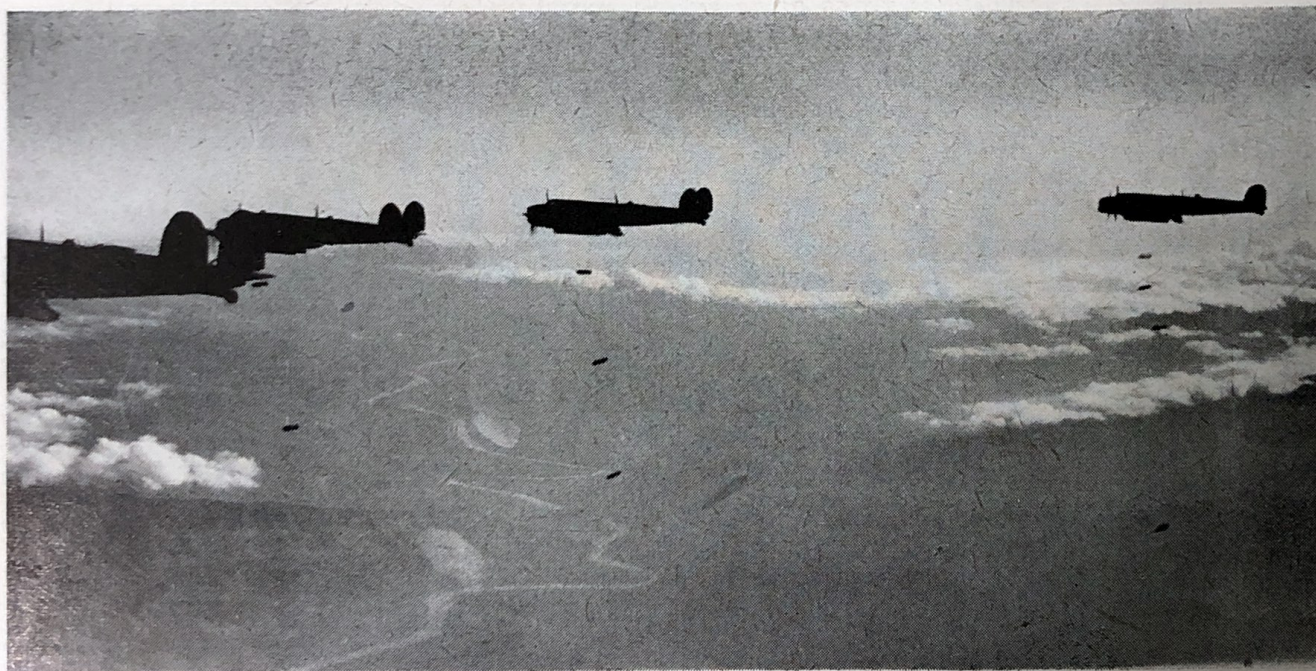
MUSSOLINI

26 maggio 1927-V

La eccezionale libertà d'azione dell'arma aerea e la grande efficacia del suo intervento di sorpresa devono principalmente attribuirsi all'ampio smisurato campo nel quale essa conduce la sua guerra e alla possibilità che ha di battere non soltanto gli obiettivi costituenti il potere aereo nemico, bensì pure gli obiettivi d'importanza esclusivamente terrestre e marittima e i centri interessanti la complessa attività di tutta la Nazione.

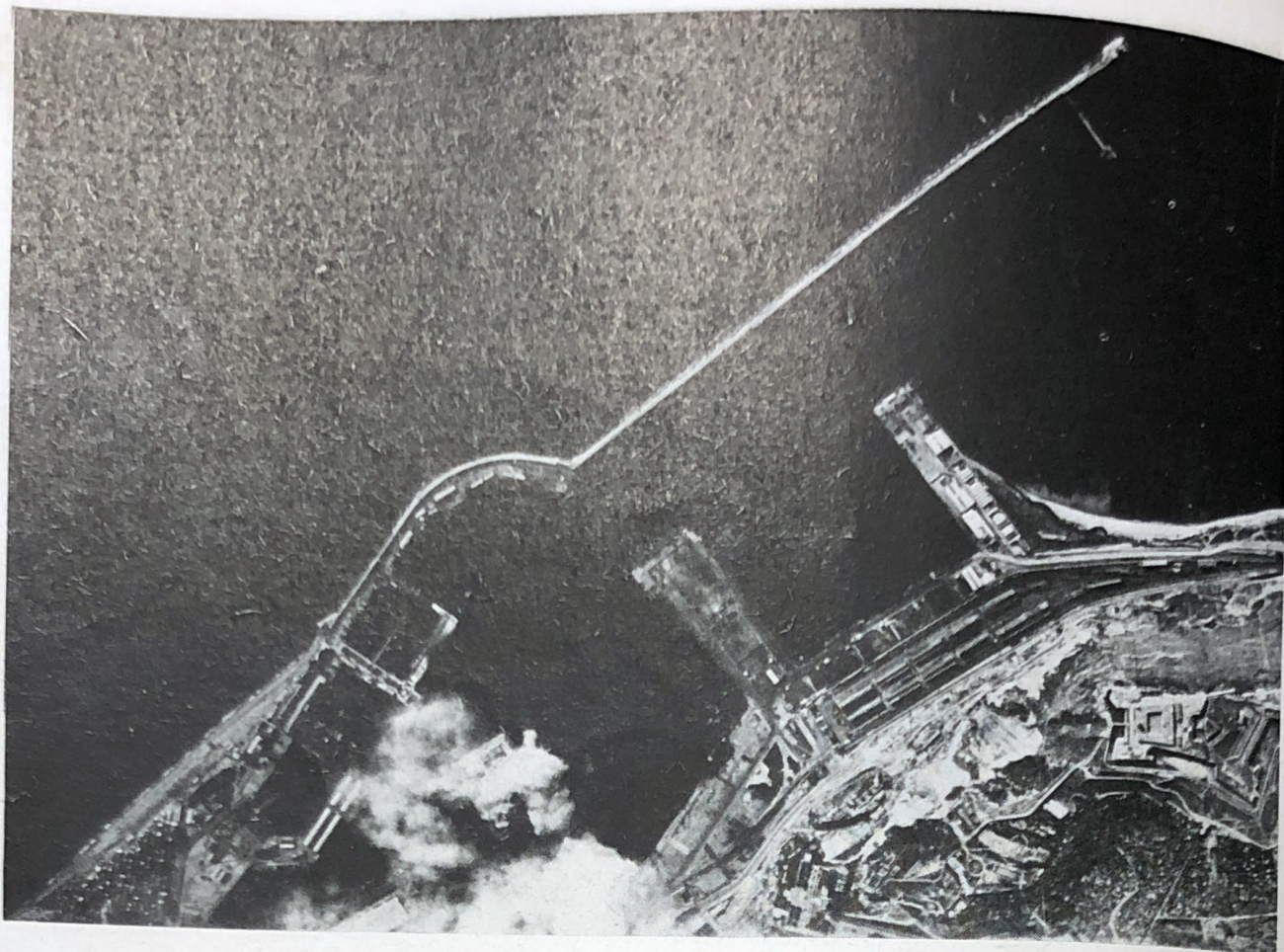
Se si pensa alla già notevole autonomia di volo degli apparecchi moderni, devesi riconoscere all'aviazione la capacità di portare l'offesa in ambiente praticamente senza limiti, senza settori, senza scacchieri, vasto quanto il mare e la terra nemica, sovrastante a tutto il mare e la terra nemica: il fronte aereo!

Attesa la possibilità di raggiungere la zona ove trovasi il bersaglio da battere, il che sarà essenzialmente legato all'autonomia dei velivoli – autonomia che oggi consente, a pieno carico di bombe, di effettuare percorsi di oltre duemila chilometri –, può ben intuirsi l'effetto che da quote variabili da 5 a 6 mila metri producono bombe del peso da duecento a mille chili ciascuna, cariche di alto esplosivo, e bombe di

AL DISOPRA DELLE NUBI E VERSO IL NEMICO.

LANCI SIMULTANEI.

peso minore, meglio adatte per bersagli animati o dotate di spiccatissime capacità incendiarie.

Da 10 a 20 quintali di siffatte bombe, piovventi da ciascun aereo, rappresentano, nel complesso di una formazione da bombardamento e nel giuoco di ondate successive di più formazioni, una potenza distruttiva non indifferente.

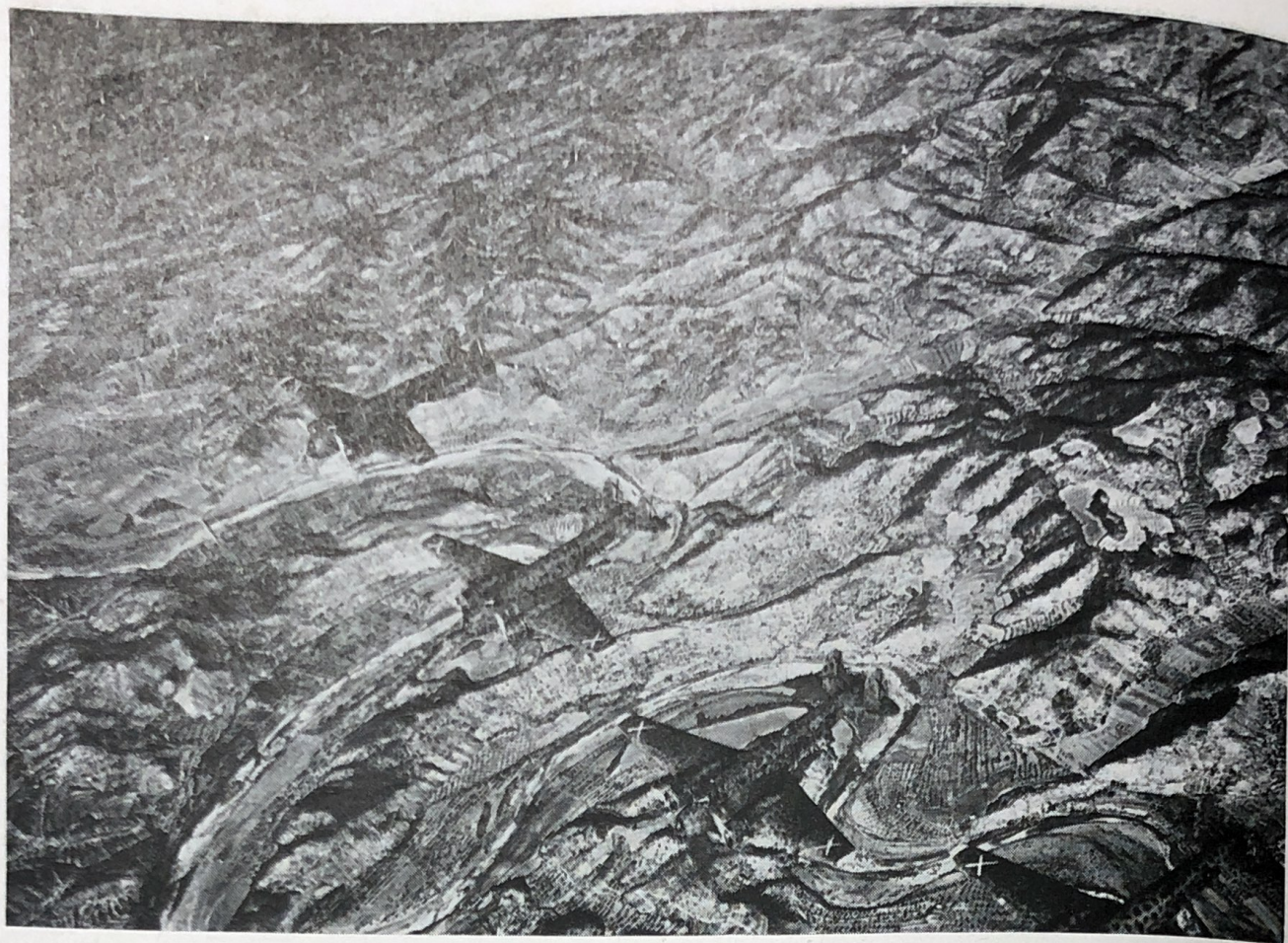
Si tratta però di colpire, se non si vuol correre il rischio di veder circoscritto ai soli effetti morali, il che non sarebbe neanche poco, il rendimento della propria offesa.

NAVI DA GUERRA NEL PORTO DI BARCELLONA...

...SALUTATE DAI NOSTRI BOMBARDIERI CON UN TIRO ATTRAVERSO LE NUBI.

BASTA TALVOLTA QUALCHE SPIRAGLIO PER IL PUNTAMENTO.

Si tratta, dunque, di colpire, è vero; ma bersagli di quali dimensioni? Ed anche limitando l'interrogativo a bersagli piccoli e al caso di bombardiere isolato, è sempre necessario che il bersaglio sia colpito in pieno dalla bomba per averne l'effetto desiderato? No. Per esempio, nel bombardamento contro navi, le bombe che cadono in acqua nelle immediate vicinanze del bersaglio non sono colpi falliti, bensì non di rado più efficaci ancora dei colpi in pieno, per gli effetti che producono contro la carena, assai meno resistente delle coperture orizzontali e soggetta al formidabile urto della massa d'acqua. Le cosiddette bombe-mine, ad effetto cioè ritardato di qualche frazione di secondo, sono, in questi casi, di una efficacia impressionante. Tutta questa zona utile per il tiro, costituita dall'intera nave e da una fascia circostante di ampiezza variabile secondo il tipo di bastimento, più o meno resistente, e secondo il tipo di bomba, più o meno potente, rappresenta praticamente il bersaglio che bisogna colpire.

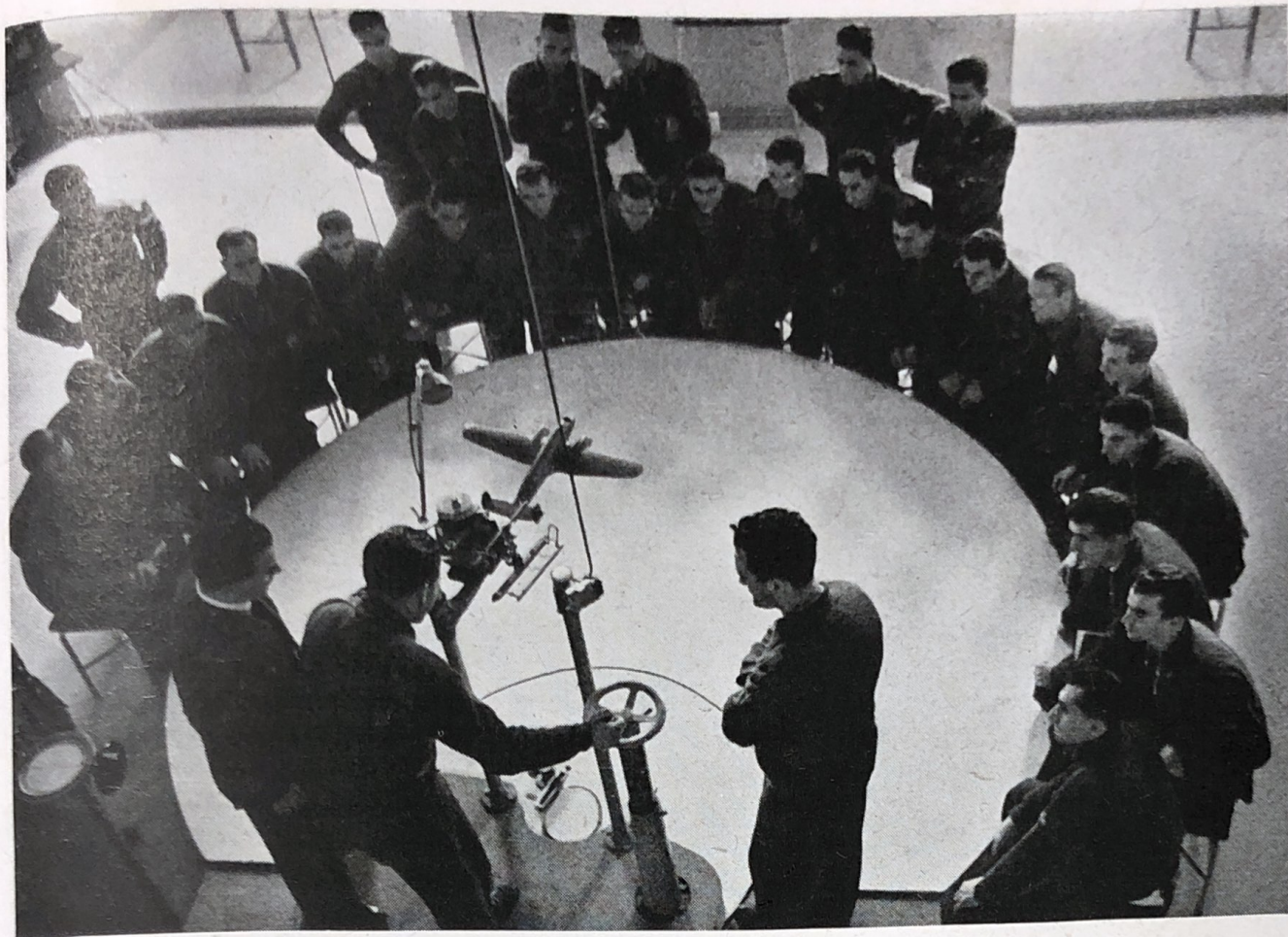
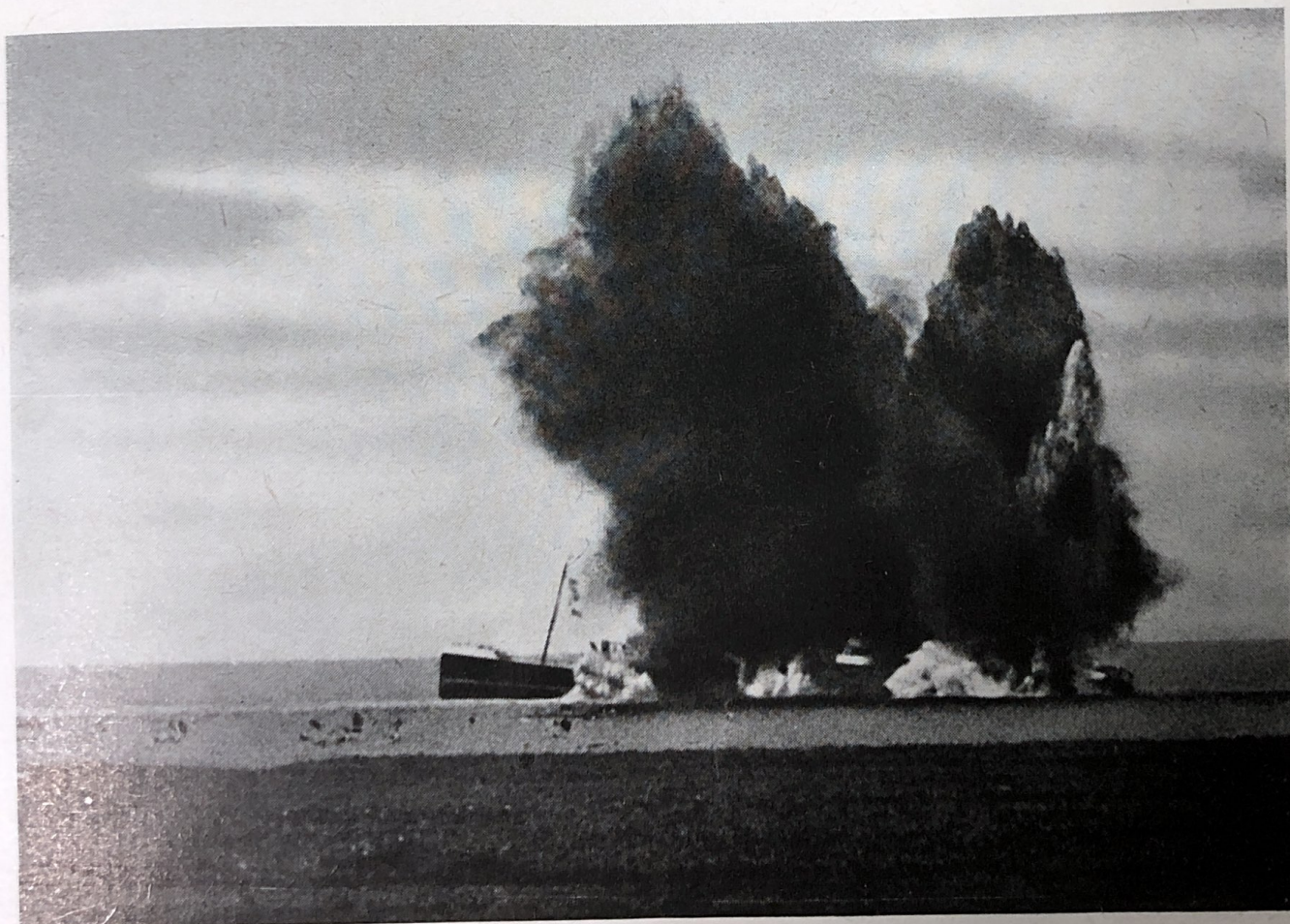
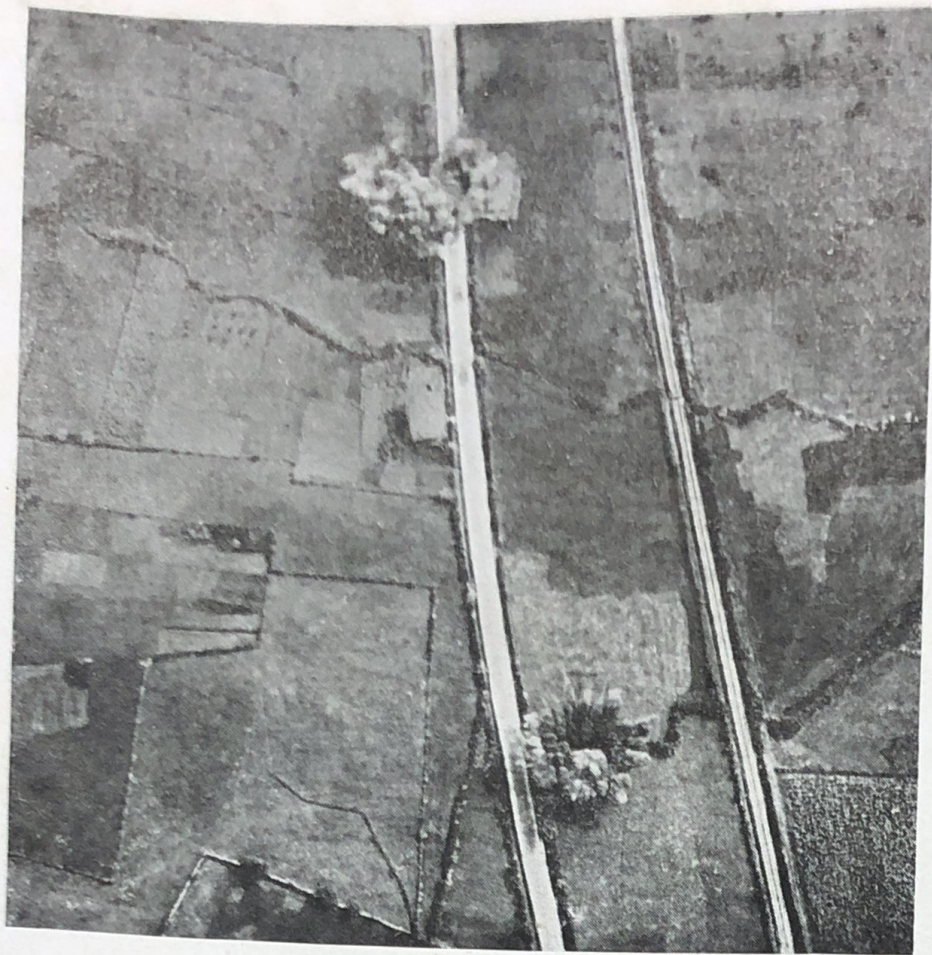
Non vogliamo qui offrire ai lettori lunghe disquisizioni sulle possibilità che hanno le formazioni da bombardamento di aggredire bersagli anche fortemente difesi da schieramenti controaerei. Da dieci anni sulle riviste militari gli appassionati cultori dell'arma e della difesa discutono questo problema capitale. È fuor di dubbio che le artiglierie controaeree abbiano fatto progressi notevoli, come è inoppugnabile che aliquote più o meno cospicue di bombardieri riescano a portarsi sul bersaglio, particolarmente alle alte e anche alle bassissime quote, specialmente di sorpresa, o sfruttando le incerte condizioni di visibilità, ed anche di notte.

Noi vogliamo qui dare un'idea del come gli aeroplani effettuano il tiro di caduta, cioè il lancio delle bombe, allo scopo di orientare la massa dei lettori, anche quelli che non hanno alcuna dimestichezza coi problemi del tiro, sulle operazioni inerenti a questa essenziale attività dell'aviazione di guerra. Dalla trattazione elementare del problema e dall'esame di qualche documento fotografico i lettori potranno trarre sufficiente intuizione delle possibilità e delle probabilità, assai meglio di quel che non si possa ricavare dalle purtroppo frequenti polemiche su questa e su quell'arma, su questa e su quella controarma o corazza. L'esperienza palpitante della guerra dovrebbe infine agevolare la formazione del convincimento più razionale e più attendibile. Noi pensiamo, peraltro, che una esposizione piana ed elementare del problema

IL MIMETISMO DEI BOMBARDIERI È UNA GRAVE DIFFICOLTÀ PER I CACCIATORI DELLA DIFESA.

fondamentale del tiro sia ben accetta ai lettori, oggi specialmente, che si sente più vivo il bisogno di dare una interpretazione alle impressionanti notizie provenienti dai campi ove arde la battaglia.

Disparatissime sono le impressioni che la gran massa del pubblico si crea nell'astratta ricostruzione di un attacco aereo. Vi sono i pavidi e credenti ad occhi chiusi, i quali ritengono che l'apparire di un solo aeroplano rappresenti lo sterminio per il mondo sottostante, come vi sono quelli che attribuiscono al bombardamento aereo la stessa probabilità di colpire che hanno gli aeroliti scendenti all'impazzata dagli abissi siderali. Noi desideriamo che tutti si convincano che niente di tutto questo è vero e che il tiro dall'alto è un tiro mirato e scientemente condotto, come un tiro di artiglieria, con una buona probabilità di colpire, che dipende soltanto e direttamente dalla bontà dello strumento che si usa (traguardo di puntamento), dalla giusta stima della quota, dalla valutazione della velocità propria del velivolo e della eventuale velocità del bersaglio, nonché della velocità del vento; ma in primissima linea dalla preparazione teorica e addestrativa dell' equipaggio.

Come è stato, in questa stessa rivista, osservato nella trattazione di argomenti navali, il lancio della bomba, una volta stabilita la direzione di attacco, dev'esser fatto in un determinato istante, oltrepassato il quale il tiro risulta allungato. Verità assiomatica questa, come lo è per tutte le cose ove l'efficacia è in rapporto diretto con la precisione. Si potrebbe tuttavia aggiungere che, qualora non s'intenda fare una nuova passata sul bersaglio per la ricerca dell'istante « ottimo », sarebbe sempre possibile ricorrere ad altri sistemi di lancio, per esempio al cosiddetto « tiro a tuffo », il quale non richiede l'abbandono della bomba prima della verticale del bersaglio, bensì praticamente proprio sulla verticale, con manovra acrobatica del velivolo, il quale deve mettersi – come suol dirsi – « in candela ». Ma noi vogliamo innanzitutto supporre che chi esegue il tiro sia ottimamente addestrato a quello che è l'unico suo mestiere e non si distragga fino al punto di oltrepassare il momento nel quale deve « mollare » la sua bomba o la sua serie di bombe.

Vedremo praticamente come non sia neanche necessario eseguire il calcolo o la misurazione effettiva di tutte le grandezze in giuoco di cui abbiamo fatto cenno e come opportuni disposi-

UNA SQUADRA DI ALLIEVI DELLA R. ACCADEMIA AERONAUTICA SI ESERCITA ALL'USO DEL TRAGUARDO DI PUNTAMENTO.

RISULTATO DI UNA ESERCITAZIONE AL VERO.

UNA INTERRUZIONE STRADALE.

traguardi sono anche impiegabili con sistemi diversi. Stimiamo sufficente, allo scopo orientativo del presente articolo, accennare ad uno dei sistemi applicabili ad un nostro traguardo. Per ovvie ragioni di riservatezza ci riferiamo ad un traguardo non ultimissimo. Volutamente escludiamo ogni formula, anche elementare.

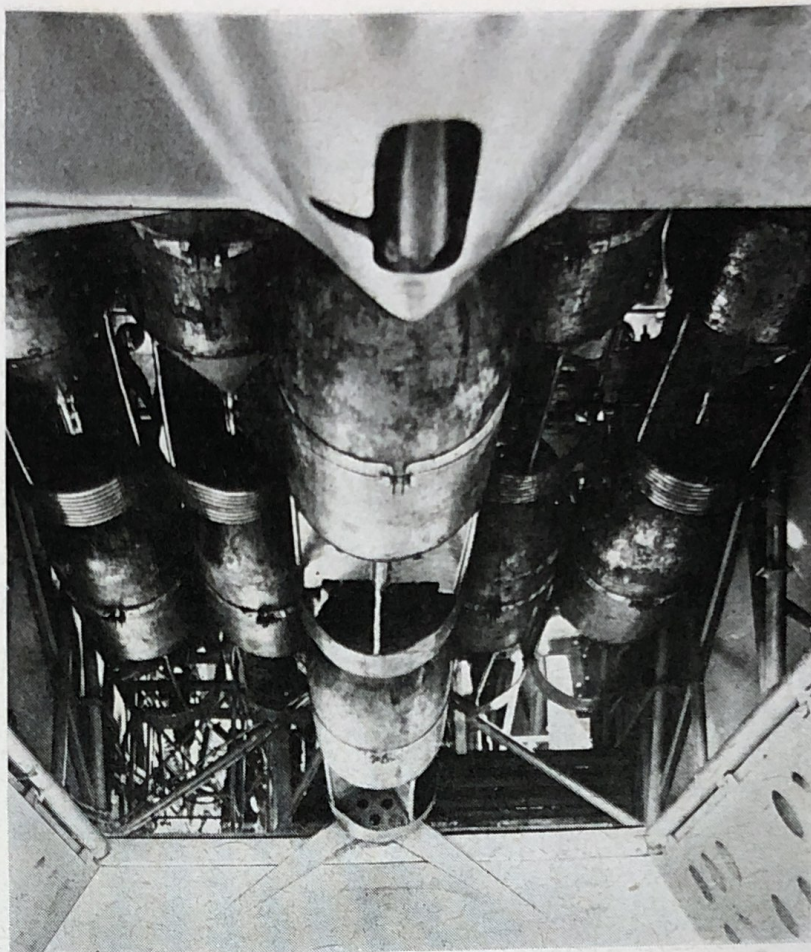
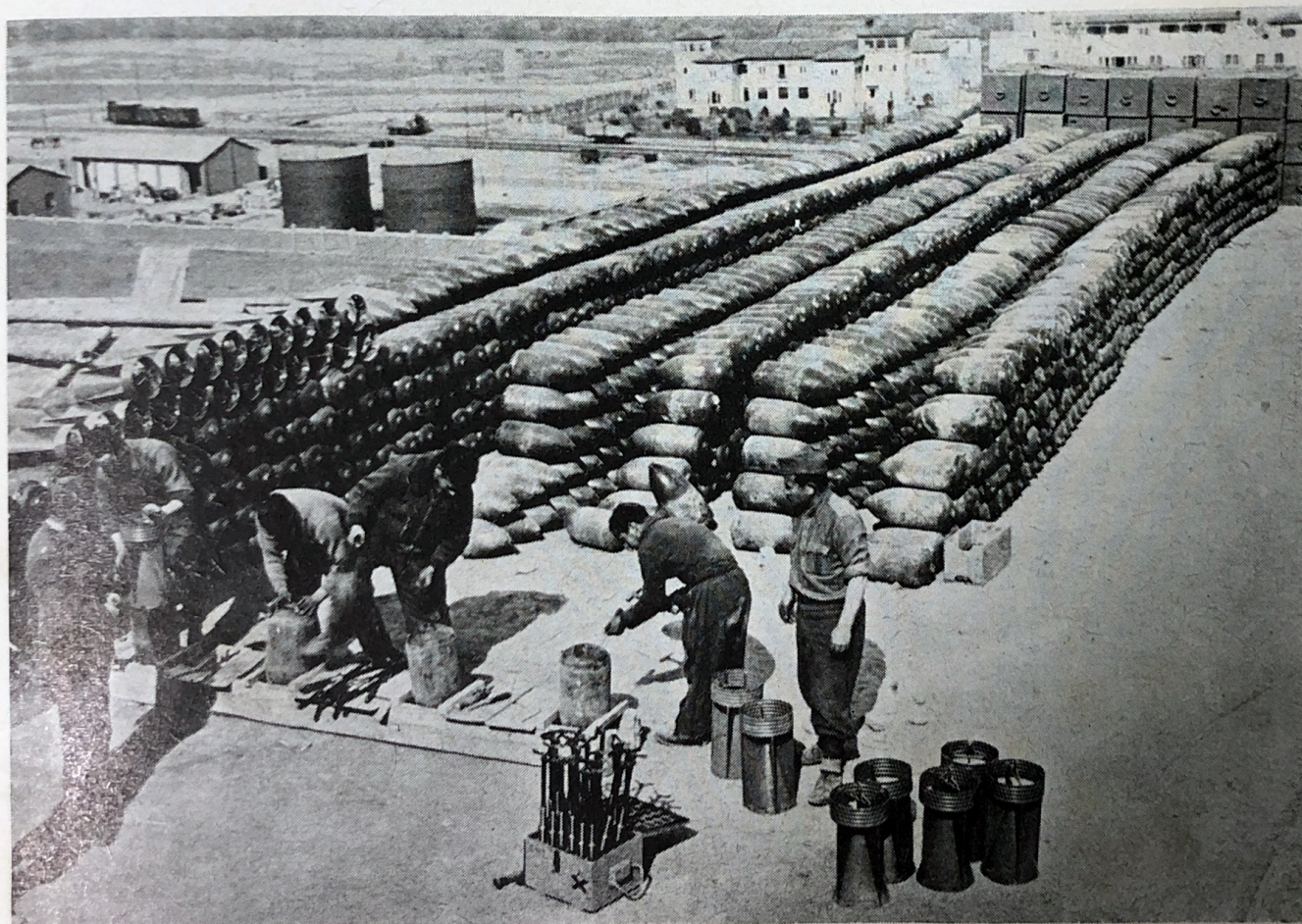
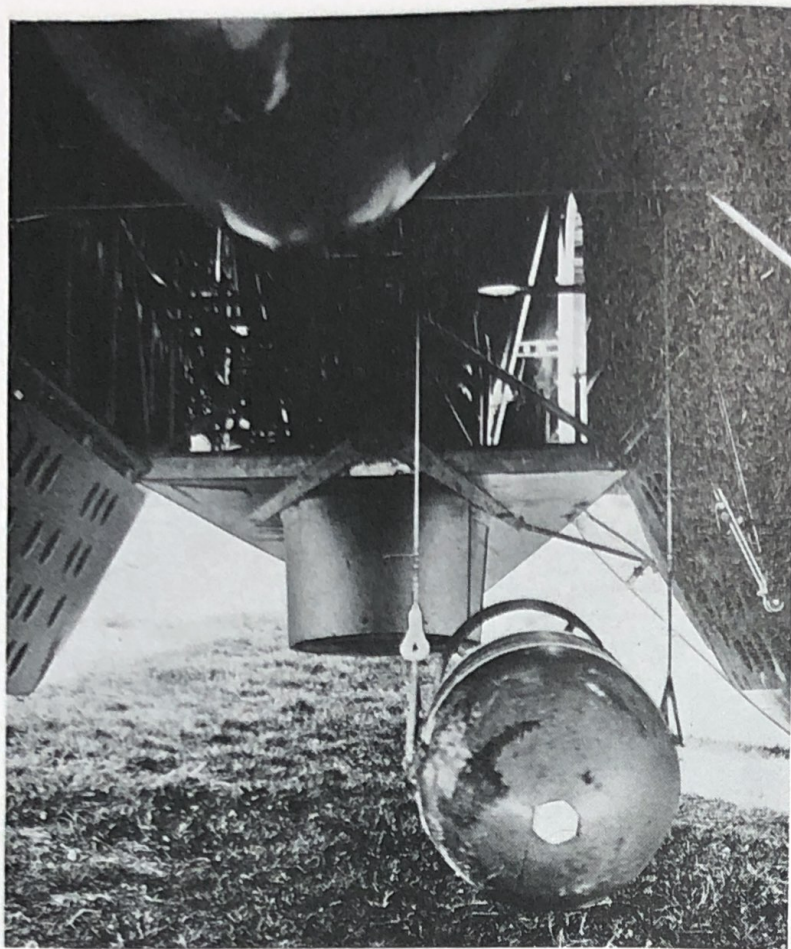
Le bombe vengono convenientemente sistemate a bordo degli aerei, possibilmente orizzontali, in apposite installazioni (portabombe) e, nei limiti del possibile, in prossimità del centro di gravità del velivolo, allo scopo di avere, all'atto dello sgancio, il minimo squilibrio del volo (che, peraltro, si corregge immediatamente ed istintivamente con gli organi di comando). Il congegni di puntamento consentano di introdurre automaticamente nello strumento le grandezze stesse mediante la semplice osservazione diretta del « moto relativo » del bersaglio. Con questi accorgimenti, anche quando vi sia vento di deriva e il bersaglio sia mobile, purché praticamente in moto rettilineo ed uniforme, il tutto si riduce ad un procedimento di collimazione, a far, cioè, defilare il bersaglio in un piano di mira individuato da un mirino e da un filo orizzontale del traguardo, e alla determinazione di un tempo mediante un contasecondi.

Il problema cinematico del tiro può risolversi in diversi modi, per cui esistono traguardi basati su differenti principi, e taluni

UNA INTERRUZIONE FERROVIARIA.

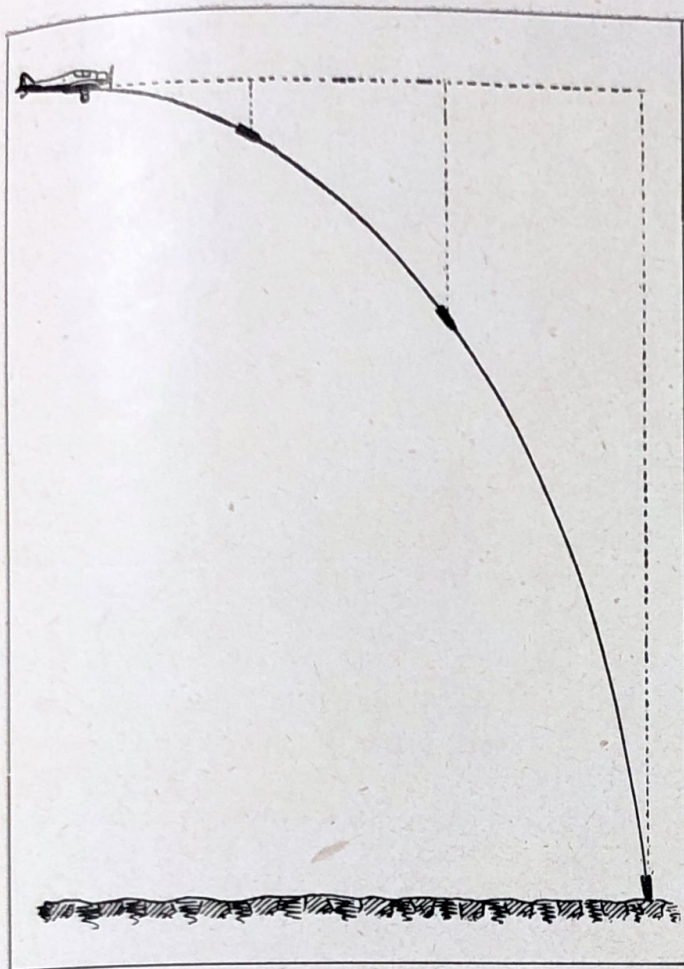
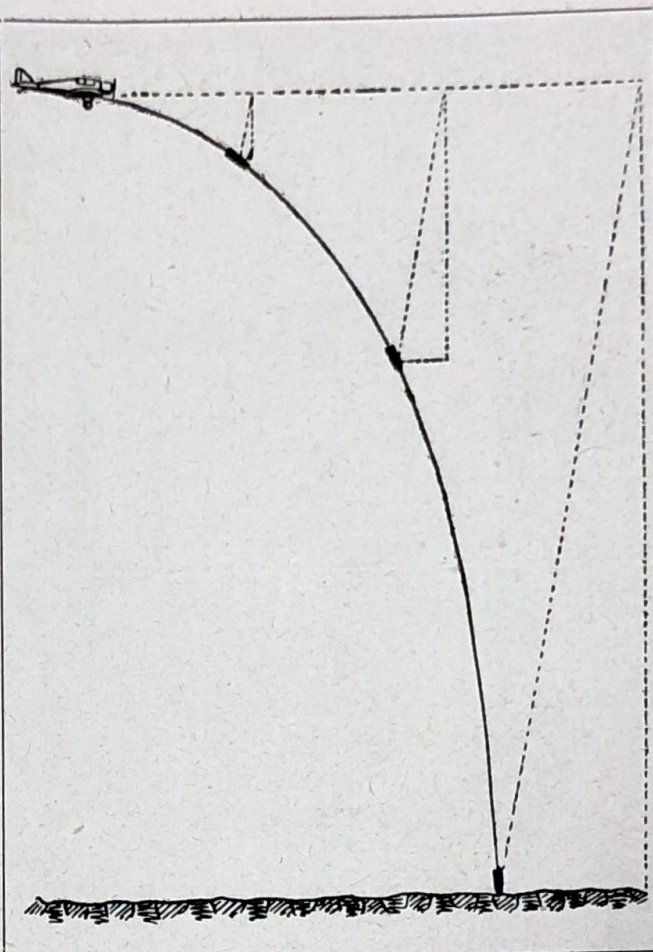
gegno di sgancio può essere meccanico, o elettrico, o anche idraulico, o pneumatico.

Nel caso di bombardamento normale, cioè col velivolo in assetto orizzontale, la bomba, staccatasi dal suo vincolo, segue una traiettoria pressoché parabolica, risultante dalla composizione di due moti: uno di traslazione nel senso stesso del moto del velivolo, che è dovuto alla velocità iniziale (velocità del velivolo) e che subisce un progressivo rallentamento per effetto della conseguente resistenza dell'aria (moto ritardato); l'altro di caduta, dovuto alla gravità (moto accelerato, sul quale agisce però egualmente l'azione ritardatrice della conseguente resistenza dell'aria, fino al raggiungimento di una velocità limite, che si mantiene poi pressoché costante per tutta la caduta).

Se il lancio fosse eseguito nel vuoto, la traiettoria sarebbe esattamente parabolica e la bomba si troverebbe in ogni istante sulla verticale del velivolo. Per effetto, invece,

DIECI GROSSE BOMBE NELL'INTERNO DELLA FUSOLIERA.

ALLESTIMENTO DELLE BOMBE: L'APPLICAZIONE DEI GOVERNALI.

IL CARICAMENTO DI UNA BOMBA.

della resistenza dell'aria, la bomba rimane in posizione arretrata rispetto alla verticale del velivolo; si verifica, però, un fenomeno importante, ed è che la congiungente velivolo-bomba in ogni istante fa con la verticale un angolo praticamente costante: è quello che si chiama « angolo di ritardazione ».

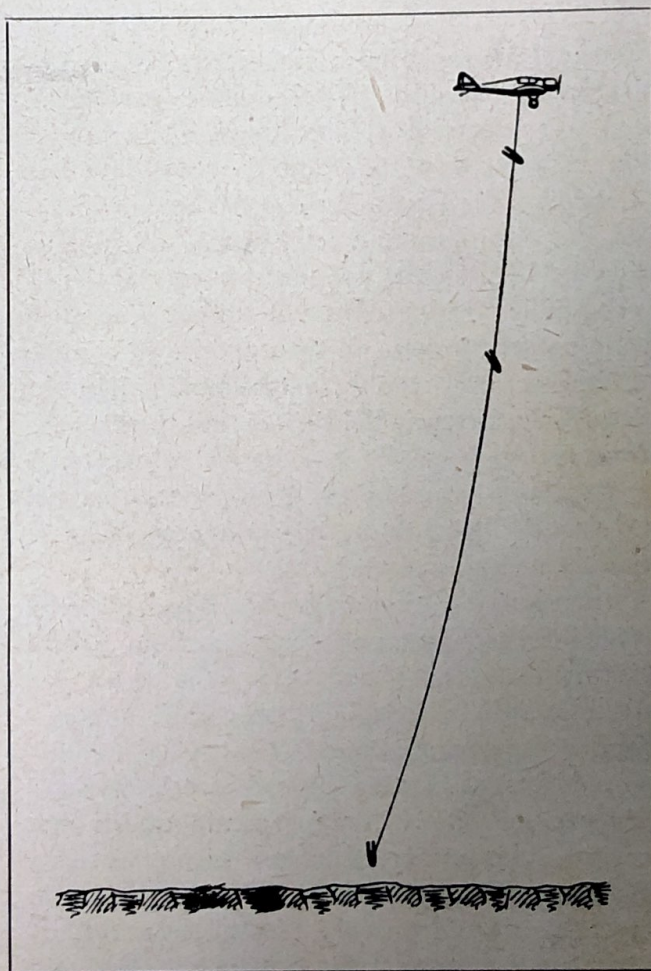
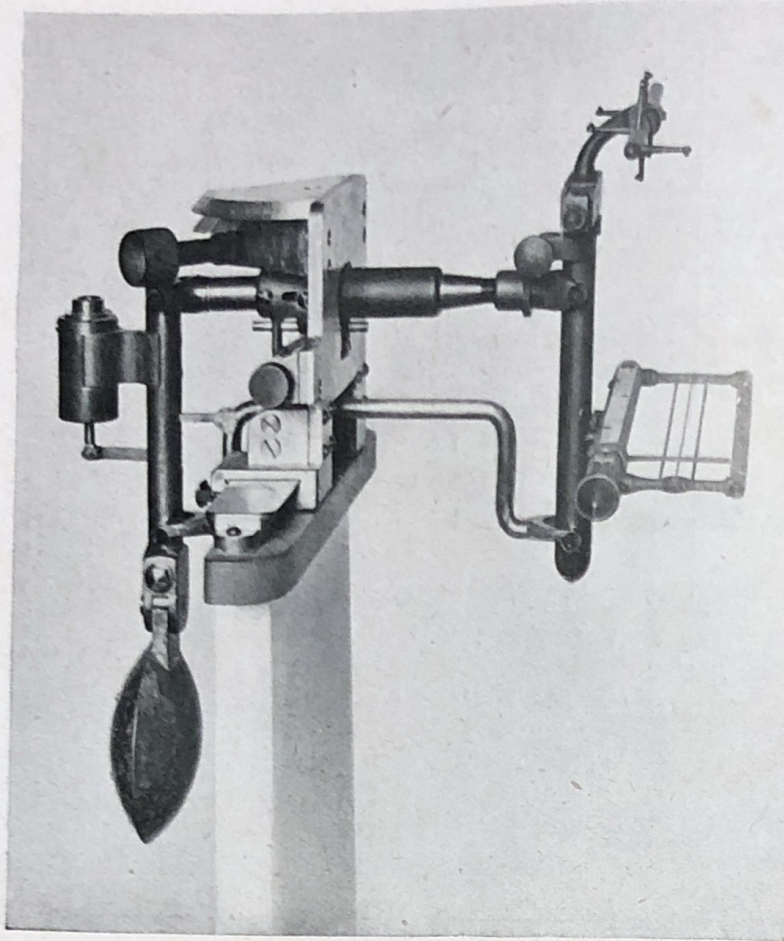
Da quanto è sopra detto risulta che dall' aereo la bomba si vede apparentemente cadere lungo una retta solidale col velivolo e inclinata all'indietro, rispetto alla verticale, di un angolo eguale all'angolo di ritardazione. A rigore, questa traiettoria apparente, che chiamasi anche « traiettoria relativa », è leggermente convessa nel senso del moto, il che equivale a dire che l'angolo di ritardazione va leggermente aumentando dal punto di partenza al punto d'arrivo della bomba. E allora, definendo per angolo di ritardazione quello estremo, cioè quello corrispondente al punto di arrivo, aggiungiamo che la teoria e le risultanze sperimentali dicono che l'an-

BARCELLONA: TRACCIA DI UN SALUTO AEREO.

LA TRAIETTORIA NEL VUOTO.

LA TRAIETTORIA NELL'ARIA.

golo di ritardazione dipende dal tipo di bomba, dalla quota di lancio e anche dalla velocità del velivolo dal quale il lancio si effettua.

Per quello che si è detto, l'angolo di ritardazione nel vuoto sarebbe zero e, sempre idealmente supponendo il velivolo in navigazione orizzontale rettilinea e uniforme, la bomba si vedrebbe continuamente sotto la verticale dell'apparecchio, come se l'apparecchio fosse fermo e la bomba obbedisse alla semplice azione della gravità.

Un'altra quantità interessante nello studio del tiro è il « tempo di caduta », cioè il tempo che decorre dallo sgancio della bomba al suo arrivo a terra. Questo tempo dipende evidentemente dalla quota, dal tipo di bomba e, meno evidentemente ma effettivamente, anche dalla velocità propria del velivolo, specie se si tratta di velocità piuttosto forti.

Tanto per dare un'idea quantitativa di queste due grandezze, angolo di ritardazione e tempo di caduta, diciamo che l'angolo di ritardazione assume praticamente, in relazione alle grandezze dalle quali dipende, valori da 2 a 8 gradi, e il tempo di caduta mediamente è di circa 22 secondi alla quota di 2200 metri, mentre, per effetto del moto accelerato, risulta, rispetto agli ettometri di quota, alquanto maggiore alle basse

LA TRAIETTORIA RELATIVA.

UN TRAGUARDO DI PUNTAMENTO A VISUALE LIBERA.

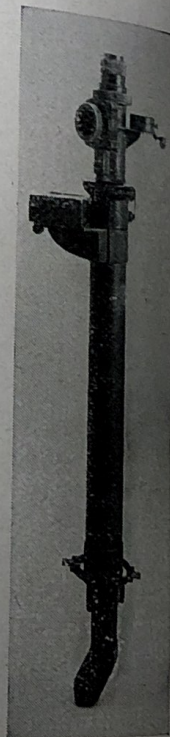
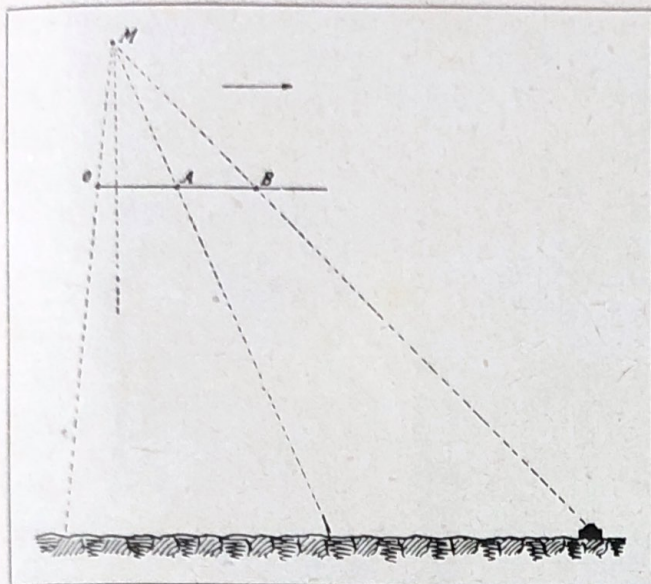
quote e alquanto minore alle alte quote, e propriamente è di circa 10 secondi a 500 metri, di circa 15 secondi a 1000 metri, 21 secondi a 2000, 26 secondi a 3000 e 30 secondi a 4000.

I valori della ritardazione e del tempo di caduta, per ogni bomba e per i diversi valori della quota e della velocità propria del velivolo, si ricavano dalle cosiddette « tavole di tiro », le quali naturalmente variano da tipo a tipo di bomba.

Premessi questi cenni fondamentali sulle leggi che regolano la teoria del tiro, esaminiamo il caso più semplice, bersaglio fisso e aria calma, tanto per dare una prima idea della cinematica del tiro e delle operazioni di puntamento che si rendono necessarie.

I traguardi di puntamento possono essere a visuale libera, oppure periscopici, cioè con prismi e sistemi di lenti.

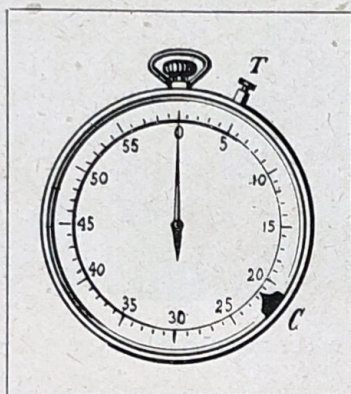
Il traguardo a visuale libera, nella sua più semplice espressione, si può ridurre ad un mirino e ad un sottostante filo orizzontale disposto nel senso del moto. Traguardando questi due elementi, che individuano un piano verticale detto « piano di mira », si fa in modo, dirigendo opportunamente il velivolo, che il bersaglio scorra esattamente lungo il filo orizzontale. Diciamo subito che la verticalità di questo piano di mira può essere ottenuta o mediante sistemi semplici pendolari, come nei traguardi in figura, o anche ricorrendo a sistemi giroscopici, come in tanti altri traguardi. Il traguardo è usato normalmente da un « puntatore » alle cui indicazioni, telefoniche o visive mediante ripetitori elettrici, obbedisce il pilota. Il puntatore può avere a sua disposizione, per gli ultimi ritocchi della direzione, un volantino, col quale agisce sul timone dell'apparecchio, sostituendo così la sua opera, in questo delicatissimo affinamento della direzione, a quella del pilota. Il « puntamento in direzione » è il complesso di queste operazioni intese ad ottenere che il bersaglio defili esattamente nel piano di mira. Questa operazione, tanto semplice a comprendersi e ad eseguirsi quando vi sia assenza di vento e si tratti di bersaglio fisso, diventa alquanto più delicata quando vi sia un vento di deriva e il bersaglio sia mobile. Ne faremo cenno in seguito. Fermiamoci per ora al caso di aria calma e di bersaglio fisso.

Osservando il traguardo di fianco, supponiamo di aver spostato in avanti il mirino M di una piccola quantità tale che la retta MO, congiungente il mirino col punto terminale O del reticolo, sia inclinata all'indietro di un angolo eguale all'angolo di ritardazione, di cui abbiamo già parlato. Evidentemente, sempre procedendo in volo rettilineo, orizzontale e uniforme, si vedrà dal velivolo la bomba al momento dell'arrivo, cioè dello scoppio, proprio lungo questa visuale. Si tratta, dunque, di disporre le cose in modo che, nel medesimo istante dell'arrivo della bomba, anche il bersaglio, che già defila lungo il reticolo per l'avvenuto puntamento in direzione, venga a trovarsi esattamente sulla visuale MO. Il complesso delle operazioni intese ad ottenere ciò costituisce il « puntamento in gittata ». Vediamo come la

UN TRAGUARDO PERISCOPICO.

SCHEMA DELLE FASI DEL PUNTAMENTO IN GITTATA.

mira A e B si è avuta l'accortezza di sceglierli in guisa che l'intervallo BA sia percorso dal bersaglio, nel suo moto di defilamento, in un tempo nettamente superiore al tempo di caduta della bomba, il problema si riduce a individuare, lungo il secondo percorso del bersaglio, cioè lungo il tratto di mira AO, l'istante a partire dal quale il bersaglio impiega un tempo eguale al tempo di caduta per raggiungere il punto O. Quello sarà l'istante preciso in cui bisogna mollare la bomba. Per ottenere ciò basterà che, a partire dal momento in cui il bersaglio passa per A, si lasci trascorrere un tempo eguale alla differenza fra il tempo impiegato nel passaggio da B ad A e il tempo di caduta della bomba, tempo di caduta che si deve calcolare in precedenza in base alle tavole di tiro.

cosa sia praticamente ottenibile con un traguardo a visuale libera del tipo di quello preso da noi in esame.

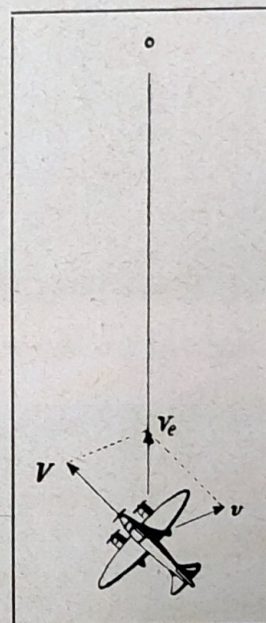
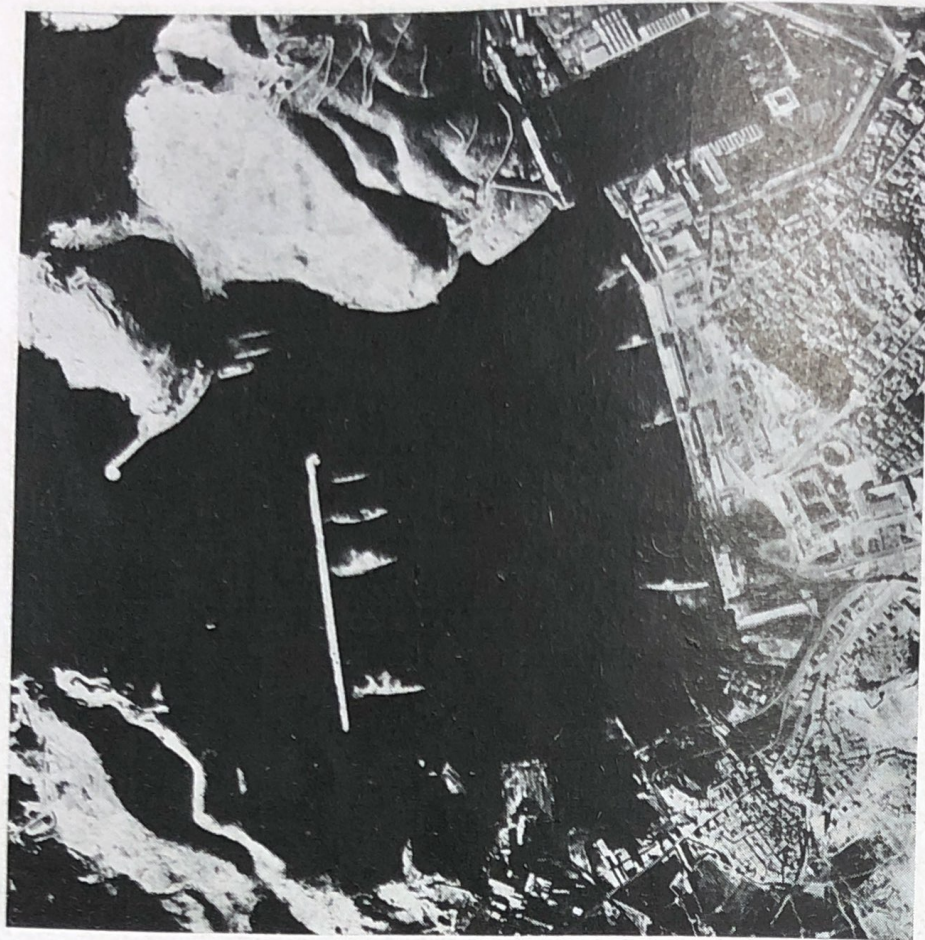
Supponiamo di aver fissato lungo il reticolo, dinanzi al punto O, altri due punti di mira A e B ad intervalli eguali, arbitrari, cioè $OA = AB$. Dirigendoci sempre verso il bersaglio, se noi misuriamo il tempo che il bersaglio, nel suo moto apparente di avvicinamento, impiega a passare dalla visuale MB alla visuale MA, questo tempo non può che essere eguale a quello che lo stesso bersaglio impiega successivamente a passare dalla visuale MA alla visuale MO, poiché a tratti eguali di traguardo BA ed AO non possono che corrispondere percorsi eguali riferiti al terreno.

Orbene, se nel fissare i due punti di

SCHEMA DI CRONOMETRO A RITORNO.

LA CURVA DEL CANE.

Questa esatta ricerca dell'istante del lancio si esegue con uno speciale « cronometro a ritorno », che consente di invertire, con la semplice pressione dello stesso bottone di avviamento, il senso di rotazione della lancetta. Lo strumento presenta, tra l'altro, un indice mobile C, che viene inizialmente fissato in corrispondenza del tempo di caduta. Vediamo come si procede. Assicurata l'esattezza del puntamento in direzione, appena il bersaglio defila per il punto B, il puntatore preme il bottone T, mettendo così in moto il cronometro a partire dal tempo zero. Per quello che si è detto, al momento in cui il bersaglio defila per il punto A è trascorso un tempo superiore al tempo di caduta, cioè la lancetta del cronometro ha oltrepassato sicuramente l'indice C. Nello stesso istante in cui il bersaglio defila per il punto A e si dirige verso il punto O, il puntatore preme nuovamente il bottone, ottenendo così l'inversione del moto della lancetta. Quando, in questa corsa di ritorno, la lancetta passa di nuovo per l'indice C, quello è l'istante preciso in cui bisogna mollare la bomba. Ciò trova spiegazione in tutto quello che si è detto circa la distribuzione dei tempi.

LA ROTTA GIUSTA.

Abbiamo supposto il caso di aria calma e bersaglio fermo. Vediamo ora come si fa il puntamento, sempre contro bersaglio fisso, quando vi sia del vento. In questo caso, se il velivolo

NAVI DA GUERRA NEL PORTO DI CARTAGENA, CHE ACCOLGONO A CANNONATE I BOMBARDIERI...

dirige la prua, cioè il suo piano verticale, contro il bersaglio, ne consegue che il vento, che genericamente ha una certa direzione diversa da quella del velivolo, lo fa scarrocciare continuamente, sì che, volendo dirigersi sul bersaglio, l'aeroplano si trova nella necessità di dover variare continuamente la sua direzione, descrivendo la cosiddetta «curva del cane». Con un tale procedimento non si riesce assolutamente a trovare il punto giusto nel quale bisogna lanciare la bomba, la quale, oltre a partire tangenzialmente alla curva, e quindi non diretta al bersaglio, sarebbe, durante la caduta, trasportata ancora in fuori dal vento, che per semplicità e in prima approssimazio-

... IL CHE NON IMPEDISCE UN DISCRETO TIRO DALLA QUOTA DI 6000 METRI.

OTTOMILA TONNELLATE DI BENZINA INCENDIATE DAL BOMBARDAMENTO AEREO SUI DEPOSITI DI TARRAGONA (QUOTA 6000 M.).

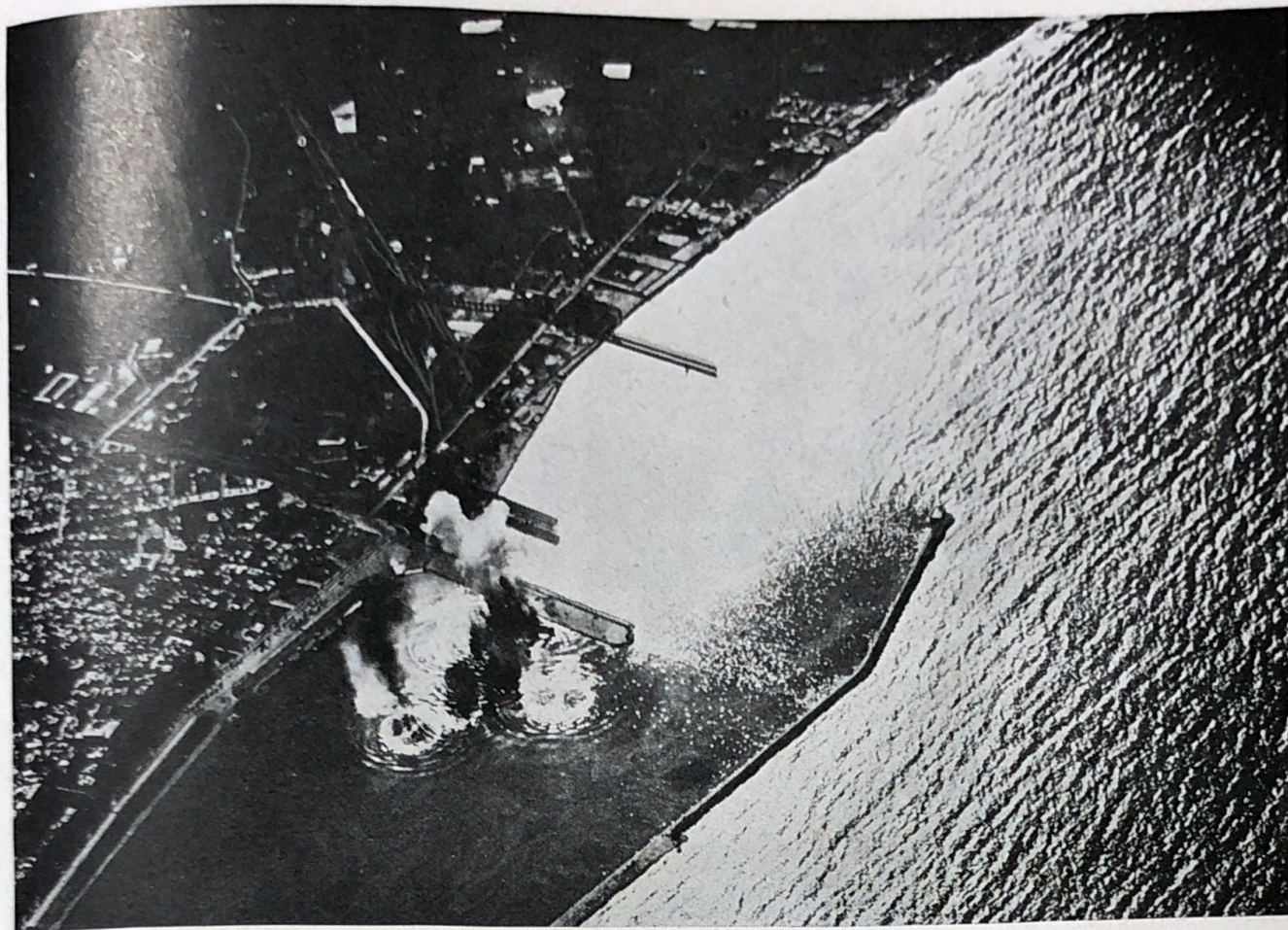
L'ASPETTO VULCANICO DEI DEPOSITI DI BENZINA INCENDIATI IN SEGUITO A BOMBARDAMENTO AEREO.

UN IMPRESSIONANTE CONCENTRAMENTO DA OLTRE 6000 METRI SUL PORTO DI BARCELLONA.

ne noi supponiamo uniforme per tutta la colonna d'aria sottostante. A proposito di questa supposizione, diciamo incidentalmente che non si commette grave errore, poiché le variazioni di vento più probabili si verificano non alla quota di lancio, bensì molto al disotto e generalmente molto vicino a terra, dove ormai la bomba ha acquisito una tale velocità da permanervi per brevissimo tempo, e, per di più, in istato d'inerzia considerevole per la cospicua forza viva di cui è dotata.

Tornando all'operazione di puntamento in direzione, non si deve quindi, in presenza di vento, dirigere la prua sul bersaglio. Si deve, invece, mutare la rotta del velivolo fino ad ottenere che la risultante dei due moti, velocità propria V lungo l'asse del velivolo e velocità del vento v, cioè di deriva – la quale risultante Ve rappresenta in direzione e grandezza la effettiva velocità del velivolo – sia diretta verso il bersaglio.

Ciò si ottiene praticamente divergendo orizzontalmente il reticolo del traguardo e mutando convenientemente la rotta del velivolo, fino ad osservare il bersaglio defilare esattamente lungo il reticolo, come nel caso di aria calma. Con una più profonda analisi di questo problema cinematico si scopre però che, mentre il velivolo effettivamente viene a passare per la verticale del bersaglio, pur tuttavia la bomba non riuscirà mai a colpirlo, in quanto l'azione frenante della ritardazione sulla bomba si verifica soltanto nel senso del moto proprio del velivolo, cioè della V e non nel senso del vento, che si considera invece esistente per tutta la colonna d'aria. Ne consegue che sulla bomba, man mano che essa scende, viene a diminuire l'impulso datole dal moto proprio del velivolo, mentre permane costante l'influenza del vento, e ciò porta di conseguenza la bomba a deviare verso la direzione del vento. Per tener conto di questo sbandamento della bomba, chiamato comunemente «deflessione della traiettoria», un apposito congegno nel traguardo consente di inclinare il piano di mira in funzione del valore dell'angolo di ritardazione, sì che, traguardando il bersaglio, si fa in modo che esso viene a passare per questo piano obliquo di mira, anziché per il piano verticale della Ve. Stabilita così la giusta direzione del velivolo, si procede al puntamento in gittata, come nel caso di assenza di vento.

Se, oltre alla presenza del vento, vi è anche un movimento rettilineo e uniforme del bersaglio (caso della nave in navigazione o di un

UN INCROCIATORE COLPITO IN PIENO NEL PORTO DI ALMERIA DALLA QUOTA DI 6000 M.

treno in corsa rettilinea), il puntamento, tanto in direzione che in gittata, si esegue nel medesimo modo, poiché nel moto relativo fra aereo e bersaglio è perfettamente indifferente che la componente in giuoco con la velocità propria sia dovuta al solo vento o anche allo spostamento del bersaglio. Con vento e con bersaglio mobile, il rettificare il defilamento del bersaglio lungo il reticolo convenientemente orientato, per tentativi, in armonia con l'assetto del velivolo, corrisponde alla ricerca automatica della così detta « rotta di collisione » fra aereo e bersaglio. Anche qui, però, per evitare che la bomba vada fuori del bersaglio, il citato dispositivo del traguardo consente di dare al piano di mira la conveniente inclinazione di compenso.

Questo è il problema del tiro nella sintesi più elementare di uno dei tanti sistemi. Eventuali accostate ed evoluzioni rapide della nave alterano senza dubbio la esattezza del puntamento. Bisogna però tener presente che tali manovre non possono essere istantanee, bensì richiedono un certo tempo, e il bombardiere, bene addestrato e capace di sfruttare la maggiore maneggevolezza del velivolo, può tenerne conto per le necessarie accostate. In ogni modo, non sarà un solo velivolo a lanciare le bombe, bensì una formazione opportunamente intervallata, o più formazioni a rincalzo. Inoltre, se la nave intende nel frattempo difendersi con i cannoni controaerei, si troverà a dover scegliere fra la condotta di maggior sicurezza per schivare il tiro e quella di maggior comodità per offendere gli aerei attaccanti.

Il problema è interessantissimo e vi giuocano molti fattori, tra i quali essenzialmente la capacità tecnica e l'ardimento degli equipaggi.

A noi sembra particolarmente agevole il compito dell'aereo, anche per la più ampia iniziativa che gli è concessa al confronto del bersaglio, il quale ha poche possibilità di scelta sia per l'inizio che per la sospensione del duello. Il convincimento personale al riguardo ha però un valore assai più modesto della pratica, la quale ha già offerto all'attenzione dei competenti una certa larga esperienza, per poter orientare gli studi e le modalità tattiche verso il conseguimento di risultati sempre più soddisfacenti.

VITTORIO GIOVINE

Il presente scritto del Gen. V. Giovine si riallaccia alla serie iniziata dal Cap. di vascello L. Castagna e dai Generali M. Amaturo e A. Ginocchietti. I loro articoli vennero pubblicati nei fascicoli: dicembre 1939 *I sommergibili*, gennaio 1940 *L'artiglieria terrestre nei suoi mezzi e nei suoi compiti*, febbraio 1940 *Carri armati*, marzo 1940 *Le azioni belliche marittime del nostro tempo*, aprile 1940 *Il moderno armamento della fanteria*.

LA COLLINA A RIDOSSO DEL MARE; LE SELVE CHE S'INTRECCIANO AI GIARDINI. *(Fotocelere - Torino)*

L'INESAURIBILE LIGURIA

SPOTORNO

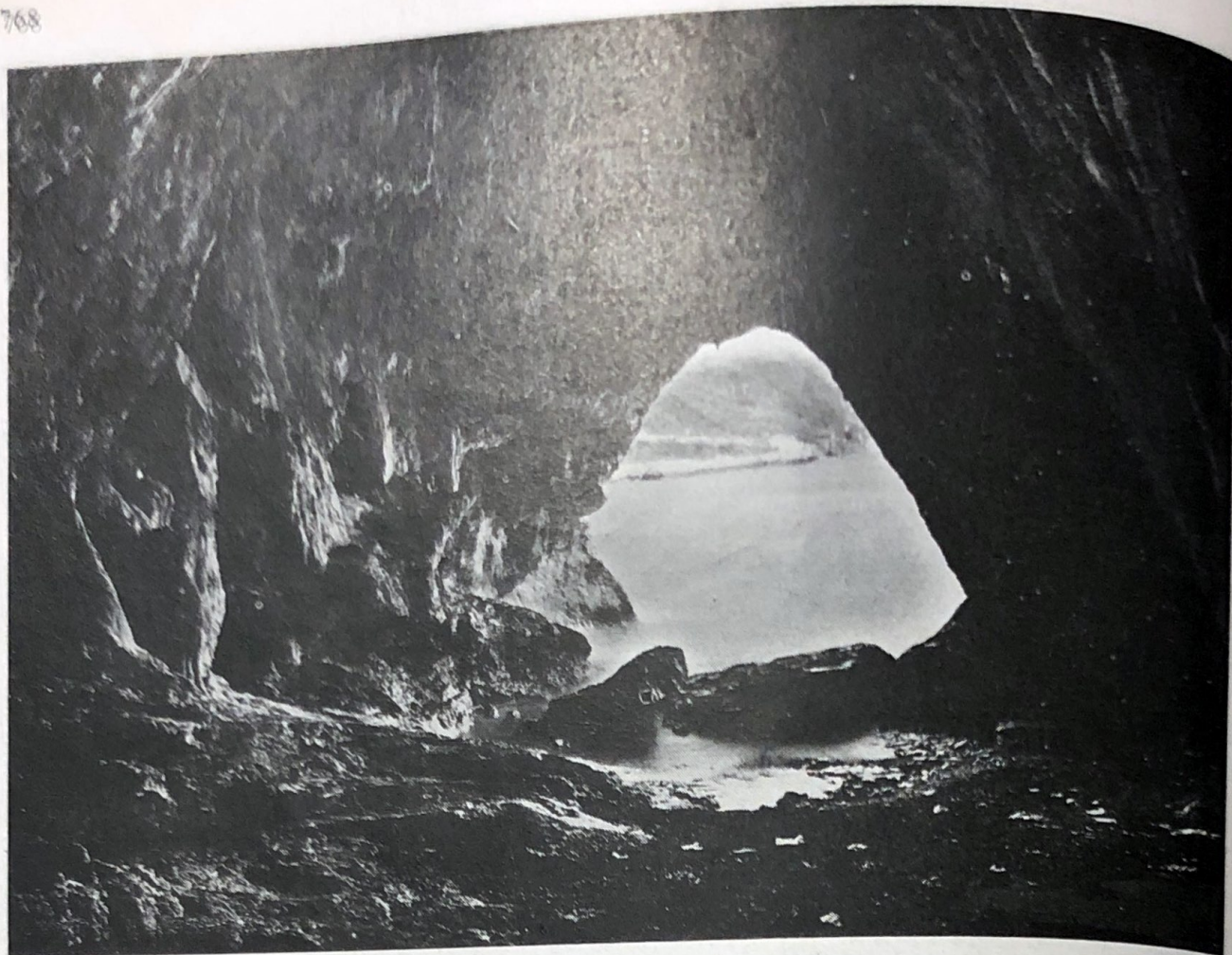
Che cos'è un'isola, anzi un isolotto a duecento metri dalla riva?

Se ci fosse qui sopra una montagna altissima, sembrerebbe un enorme macigno avvallato nei tempi. Non è invece esso stesso che la vetta d'una collina subacquea: dal frangente in su, rocce aspre, dirupi e forre, pini a macchia, e nell'odore delle resine e delle alghe, uno svolare d'api, di scarabei e di rondini marine; dal frangente in giù, misteriosa vegetazione sommersa che ondeggia in un palpito morbido al flusso delle correnti invisibili, e i pesci rossi, verdi e azzurri delle scogliere, e i polpi, e, dicono, le tartarughe dal nuoto agile e dal becco feroce. Poca cosa, l'isolotto di Bergeggi: il suo castelluccio sulla cima, e le sue due immancabili leggende: una pagana, di Saraceni; e di lassù, se si rovescia un pietrone nel baratro s'ode come l'urlo d'una vittima gettata in mare; l'altra, cristiana, di Sant'Eugenio, che qui ebbe convento e si disfece in preghiera, e, quando fu morto, Spotorno e Noli se ne contesero la salma, e l'ebbe Noli, che ancora la venera.

Poca cosa, quest'isolotto, anche così spiritualizzato dalla fiaba e dal canto; eppure signoreggia tutto il paesaggio, come un motivo dominante appassionato e risoluto domina una sinfonia.

È l'originalità e la bellezza di questa marina tra le più dolci e vivide di tutta la Riviera di ponente.

Da ogni punto della costa s'impone alla vista e all'anima: senza di esso il paesaggio sembrerebbe mutilato e insensibile; ma quando si sale per la campagna, di colle in colle, esso appare

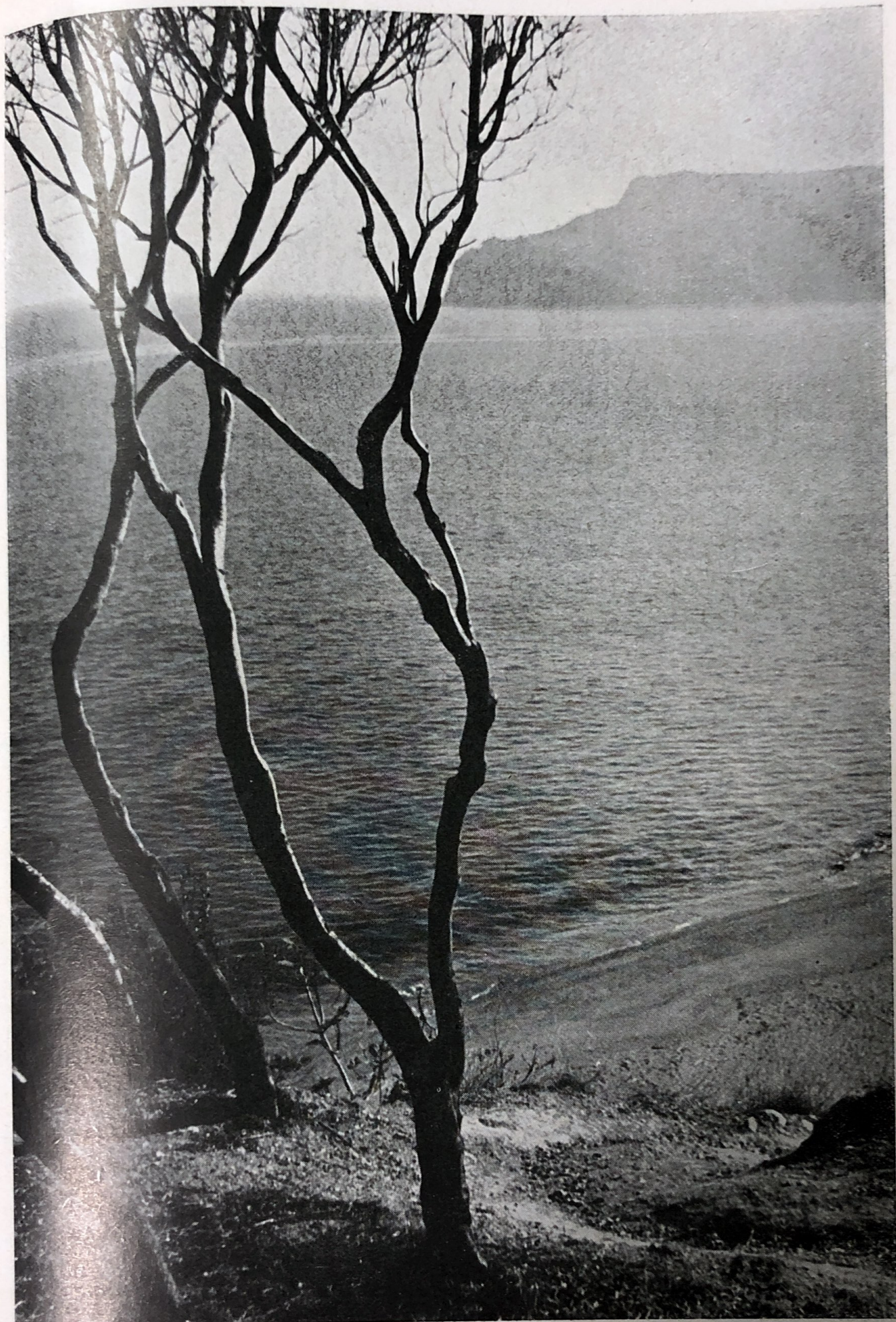
L'ISOLOTTO DI BERGEGGI: IL SUO CASTELLUCCIO SULLA CIMA... (*Fot. Bricarelli*)

IMPROVVISO FULGORE DI VERDE, D'ORO E D'AZZURRO DALLA CUPA PROFONDITÀ DELLE GROTTE. *(Fotocelere - Torino)*

fra i tronchi e il frascame, prendendo un aspetto nuovo ad ogni passo; e se ci si arrampica alle spalle di una di queste alture, quando si è per raggiungere il crinale, l'isolotto di Bergeggi sembra svolgersi dalla cima stessa, come un'altra vetta che si riveli; fin che, arrivati sul culmine, si vede sprofondare, con un'audace prospettiva aerea, giù nella conca celeste, e ci comunica più di tutto il senso della vastità.

La mattina, nella prima estate, il sole gli nasce alle spalle e lo incorona dei suoi gridi di luce; alla sera Arenzano e Celle, su cui si proietta, gli mettono intorno le loro collane di lumi, come file di lampare alla pesca, e ogni variazione di tempo si riflette in esso, come in un volto umano la gioia o la tristezza del mondo esteriore: l'ho visto rabbuiarsi tetro contro il lividore della tempesta nelle sciroccate acquose; farsi etereo come un pensiero sognante nelle notti di luna, che qui hanno una particolare trasparenza; rosseggiare nelle pompe trionfali dei tramonti che investono di fiamme le nuvole come fortezze e cattedrali; imporsi come un favoloso masso di malachite sopra certi mari lisci e lucidi di calmerìa, simili a lastre d'argento levigato.

E ha di contro l'unico punto della costa, qui presso, che sia ricco di quella che per me è la vera ricchezza di una sponda marina: gli appicchi di roccia, e le grotte: che rispondono alle sue grotte e ai suoi appicchi; e quando soffia ostinato il libeccio, le due scogliere si accordano in una stessa musica di gridi, di rombi e di echi; ma allora l'isolotto ha la sua vitalità più vibrante: pare una nave che tenti di fuggire. Con la sua prua verticale punta all'orizzonte, e mentre tutta la vastità del mare si riempie d'ali bianche che scrosciano, come se un nembo di gabbiani vi poggiasse e riprendesse il volo, l'isolotto di Bergeggi frange la maretta e rovescia ai suoi fianchi le sue onde prodiere che s'aprono a ventaglio.

Anche per questo, Spotorno ha così miti le sue mareggiate; ma anche per il capo di Noli, una delle più poderose architetture di rocce della Liguria intera, che lo protegge da ponente.

Paese perciò quieto, e che impronta d'un senso di calma e di agio anche la vita. Non ci son poveri né disperati qui: sembra che la miseria e il dolore non vi possano attecchire, o

L'INSENATURA DI SPOTORNO E, ALL'ORIZZONTE, CAPO NOLI, CON LA GALLERIA DELLA VIA AMELIA. (*Fot. Bricarelli*

VERSO L'IGNORATA E BELLA LIGURIA INTERNA.

(*Fot. Luigi Viola*)

PASSAGGI SOLITARII E OMBROSI DAI CASCINALI ALLA COLLINA. (*Fot. L. Viola*)

forse sanno nascondersi in un silenzio pieno di speranza ad attendere i balsami.

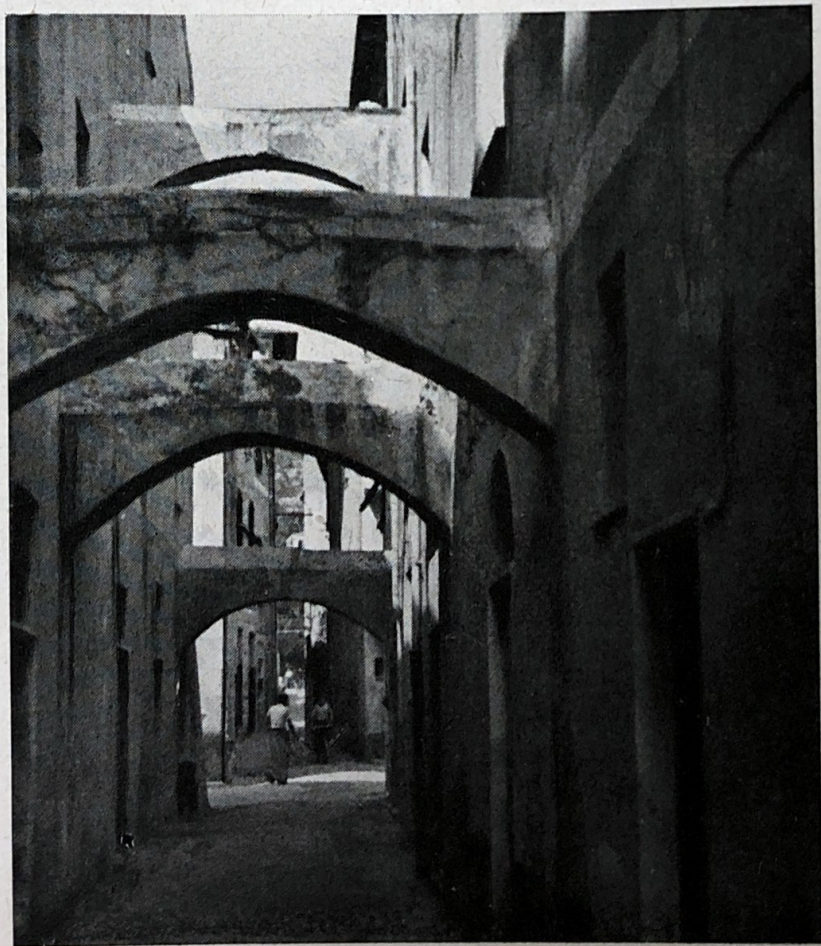
Son duemila anime: ogni famiglia è di possidenti: possederanno anche poco; ma qualcosa possiedono tutti: una casa o un uliveto, o un bosco su per l'altura, o un orto.

Quasi sempre un orto: tutta questa freschezza, tutto questo verde così succoso anche in piena estate, tutto questo odore di terra e di frasca bagnata, è il dono degli orti: orti e frutteti insieme: come in tutta la regione, li signoreggiano i peschi, con qualche rada macchia di mandorli, di susini, di peri, di meli: a marzo, dall' alto tra casa e casa, di strada in strada, tra il paese e la collina, la piana è giuncata d'innumerevoli soffici tappeti color di rosa e bianchi, come se a Pasqua dovesse scendere Gesù stesso, con un corteo di angeli, a traversare in

ANGOLI ARABESCHI: BIANCORE DI MURI E SVETTARE DI PALMIZI. *(Fot. Luigi Viola)*

processione la piana; d'estate le pesche son così folte e grosse e accese, che stroncano i rami, e di lontano ogni orto sembra rinnovare il mito delle Esperidi, anche se questi buoni marinai che han gettato l'àncora in terra invece che in mare, non ne san nulla.

Navigavano: pochi gli armatori; molti gli uomini di ramazza: ai tempi che l'emigrazione italiana era periodica e fitta come quella delle rondini, essi seppero il Cile e San Francisco, Nuova York e Buenos Aires. Son tornati, come sempre i Liguri, col gruzzolo: e han chiesto a questa terra grassa di moltiplicarlo, o per lo meno, di conservarlo.

E la terra, che non tradisce mai, li ha ricambiati di tutto questo bene, che si vede stendersi lauto anche sotto gli alberi da frutta: distese di pomodori, che fanno vere selve delle canne secche a cui sono legati; piane di cavoli che vedo ora

GIOCO D'ARCHI: FUNZIONALITÀ ISTINTIVA, ARMONIE DI CATTEDRALE GOTICA...

piantare così smilzi e delicati come cespi d'insalata, in una geometria intelligente di solchi, che porta l'acqua dall'uno all'altro per benedirli singolarmente: ne ho contati ventimila, in un orto sulla marina, schierati con la precisione di questi nostri eserciti di Balilla, ordinati sul piano di uno stadio.

Ma il verde di Spotorno è ancora più mirabile sulla collina: abituati a pensar la Liguria come un'aspra regione di alture che si rovesciano a precipizio in mare, non lasciando quasi spazio alle case, che unghiano la roccia per tenersi in bilico sui cavalloni, rimaniamo stupiti delle larghe strade che si irraggiano alle spalle di questo che fu un piccolo borgo, e che oggi soltanto qualche albergo e le ville han trasformato in una minuscola città balneare, come da un capoluogo: e molte son carrozzabili: valicano le colline e superano i passi, discendono verso il Piemonte: e le colline sono a ondeggiamenti successivi, sempre più alti, sempre più celesti di lontananza; ma, qui vicino, verdissimi. E pinete, pinete, pinete. Note, meno note: tagliate da strade signorili, percorse capricciosamente da sentieri fra il sottobosco spinoso. Pinete di pini silvestri, e dei grandiosi «pinus italica»,

NEGLI APPICCHI DI ROCCIA E FRA LE GROTTE, SI APRONO LE CAVE DI CALCARE DA CALCE E APPARISCONO RUDERI DI FORNI.

(*Fot. Bricarelli*)

CASE ROSSE ALL' OMBRA DELLE PALME.

(*Fot. Bricarelli*)

che a ogni ventata, come se una grossa mano li avesse scossi, seminano sulla terra umida i loro neri pinoli buoni.

In certi momenti, sotto certe luci, specie all'alba e al tramonto, mi rammentano i pini di Roma, che il caro Respighi ha cantati col suo forse più bell'impeto d'ispirazione: le colonne dei tronchi rosso viola, con le scaglie disegnate a una a una; i grandi ombrelloni d'un verde novello e soffice, e un poco elettrico: e l'aroma dilaga fino al mare. Anticaglie, poche: un castello, qualche resto di vecchia costruzione alla riva, un ricordo, più che un rudere, di mulino a vento, una torre isolata su un crinale, con un che di assurdo più che di fantastico: Noli ha usurpato per sé la storia e la gloria.

Qui c'è pace; qui c'è la vita nuova che cerca gioia riposata, e la perenne vita che trae dalla terra il suo ritmo.

E la bellezza: semplice e dominatrice; a volte inattesa, come un dono improvviso.

Sguscia su verso ponente, da una valletta che non promette nulla, un sentiero che, giunto a mezza costa, si appiana e va tra un così meraviglioso succedersi di visioni marine, che non si capisce perché le guide non lo abbiano notato

e segnato con la stella, che è... l'onorificenza dei paesaggi; ma a levante, dopo un rompicollo che dissuade i pigri e gli inesperti, si svolge una vera e propria strada, di cui non ho mai visto l'eguale: sempre deserta, sempre per luoghi deserti, così alta, non si capisce a che serva, sebbene si veda che unisce Spotorno e Bergeggi; ma c'è giù, e par di vederla come un nastro nero dalla carlinga di un aereo, la piana strada asfaltata, che i lucidi coleotteri delle automobili sagomano di continuo. Quest'altra sembra tagliata dal capriccio di un poeta signore, per le sue passeggiate fantasiose: e ha davvero l'aria di un viale di parco: persino la ghiaietta azzurra che scricchiola discreta. Ma la cosa che stupisce è la doppia ala di ginepri che la fiancheggia: ginepri rigogliosi, quasi soffici, tanto sono in succo, tempestati di grosse bacche, come se qui fosse la sosta e il paradiso dei tordi di passo: e quell'indefinibile colore lunare che ha questa pianta, che i pittori dovrebbero amare di più.

Veramente pochi golfi delle due Riviere hanno così sereni incantesimi.

Mentre scrivo (ed è una giornata di piovaschi, tra le cui improvvise schiarite ride il sole,

IL PITTORESCO EREMO DI S. ANTONIO ADDOSSATO ALLA PARETE ROCCIOSA DI FRONTE ALL'ISOLA DI BERGEGGI.

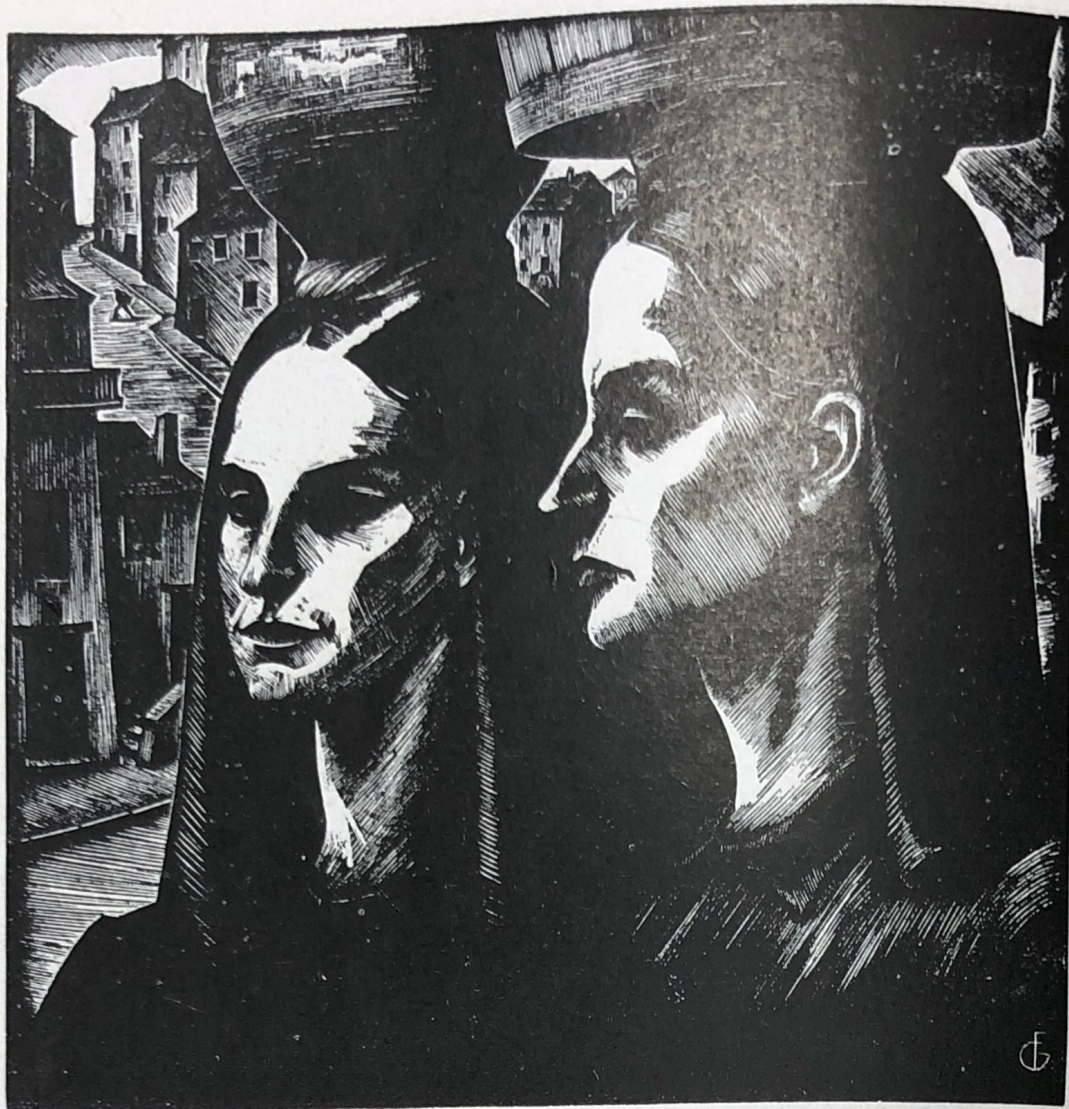
(*Fot. Bricarelli*)

LA CAPPELLETTA DELL'EREMO DI S. ANTONIO.

(Fot. Bricarelli)

e fa sera) dall'isolotto, come un sogno da un'anima raccolta, si leva un grande arcobaleno: col modo segreto di questa meteora, si forma, silenzioso e pallido, per via via accendersi e imporsi con la sua linea trionfale.

Lo guardo, e lo vedo raddoppiare, triplicare i suoi colori, diventando un fascio di archi; e mentre ancora son tutto preso di meraviglia, ecco che, un po' distante, al di sopra e perciò concentrico e assai più ampio, come sogno da sogno, un altro arcobaleno fa lentamente la sua apparizione: e al fine, sul paesaggio che impallidisce di un aereo pallore di mistero, i due archi splendono con una invitta sicurezza. E mi viene in mente quel che ho affermato, e, direi, documentato nelle « Leggende della Lunigiana »: che quando il Signore vuol riposarsi della fatica della creazione, che è in continuo divenire e ch'egli tiene in segreto movimento, e regge ai suoi occulti fini, e scende sullla terra a farvi i suoi giochi d'architetto e di poeta, a confronto dei quali la nostra povera arte di uomini non ha che da inginocchiarsi e pregare, Esso sceglie i luoghi più belli della creazione.

ETTORE COZZANI

(*Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista* « *Corsica antica e moderna* »).

CORSICA ITALIANA

Quarta isola, per grandezza, del « nostro » Mediterraneo, aspra e pittoresca regione dai monti selvaggi e dagli ampi golfi deserti; terra di eroi che hanno lasciato ricordi gloriosi, e di poeti che seppero dar voce ai sogni e alle aspirazioni della sua gente, la Corsica ha un volto per noi familiare (1). Adagiata fra la Sardegna e il Mar Ligure, conserva i segni di una tradizione che fu nostra e, per i diritti che vi ebbero Pisa e Genova, le impronte di un'epoca in cui l'Italia, non ancora unita, dimostrava la sua inesausta vitalità col primato delle arti e il prodigio della Rinascenza. Anche la sua parlata è un dialetto d'Italia, dalla dolcezza tutta toscana. E romana va considerata la sua anima, se, come disse Carducci, seppe dare « un esempio in Pasquale Paoli del vecchio eroismo civile di nostra razza, dell'antico valore italiano nella resistenza del 1768 alla Francia». Fu durante quell'epica lotta che sessanta Còrsi, in una casa di Calvello, in frazione di Patrimonio, resistettero strenuamente – e cinquanta di essi perirono nella difesa – contro 2000 soldati francesi. La casa fu «sforzata dai Francesi», ma « in tempo di tregua»! L'anno dopo, il 9 maggio 1769, dentro la stretta del fiume Golo, il nemico potè aver ragione degli eroici isolani. Ma occorsero trentacinquemila Francesi, con un centinaio di cannoni, per vincere ottomila Còrsi, dei quali ben tremila lasciarono la vita sul campo.

Pasquale Paoli spera di resistere a Corte, la più importante città dell'interno e centro militare dell'isola. Ma tutto precipita attorno al Generale, che il 13 giugno s'imbarca a Porto

(1) Ricordino i Soci che già nel 1929 la Consociazione Turistica Italiana ha pubblicato la *Guida della Corsica*; che nel 1930 ebbe luogo un pellegrinaggio d'amore dei Soci in quella nostra terra; che il III volume della *Guida Breve*, testé distribuito gratuitamente in quasi mezzo milione di esemplari, contiene la descrizione tanto della Corsica quanto delle Isole Maltesi; che, infine, nella grande *Carta d'Italia al* 250 000, già dal 1912 un foglio, e precisamente il XXV bis, è stato dedicato alla *Corsica*.

VECCHIO CÒRSO.

(Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista « Corsica antica e moderna »).

Vecchio per Livorno. La sorte della Corsica era segnata. Il 30 novembre '89 essa fu dichiarata parte della Francia, dopo che Genova, avvolta nella maglie sottili di una rete di perfidia, l'aveva ceduta all'usurpatrice, ma riservandosi il diritto di riscatto, da poter esercitare in ogni momento, purchè avesse pagato le spese di occupazione. L'annessione francese ripudiava il trattato; Genova lanciava una protesta di legittimità, che rimaneva senza risposta.

Nel 1794 il Paoli e i Còrsi sono ancora contro i Francesi, che, chiusa la breve parentesi della costituzione anglo-còrsa, assoggettano definitivamente l'isola alla Francia in seguito alla vittoriosa campagna napoleonica in Italia nel 1796-97. Il destino della Corsica s'era ormai compiuto.

Forse per questo i suoi poeti hanno creduto di scorgere nella forma dell'isola come un cuore trafitto da un pugnale, la cui impugnatura è rappresentata dalla striscia di terra che si protende verso il Capo Còrso; ed anche una mano chiusa con l'indice verso la Dominante, quasi a volersi ricongiungere con la sponda italiana.

Fantasie di poeti, ma che rivelano due aspetti singolari dell'isola: la sua sofferenza per la libertà perduta e la sua ansia di liberazione. Tutto il dramma della Corsica – nella quale i cartelloni turistici di Francia altro non vedevano e non decantavano che « L'île de beauté » – era in questo suo travaglio e in questa speranza: l'uno la richiamava al passato, l'altra la proiettava verso l'avvenire. E intanto il presente...

No, ché il dramma è ormai chiuso, e dall'11 giugno XVIII è una nuova êra che, nel segno del Littorio, comincia per l'isola italianinissima: sì che ci sembra ormai remoto e cancellato il distacco di un secolo e mezzo, durante il quale fu perduta per noi. Perduta politicamente, non spiritualmente. Perché, anche tra le fortune di nuove relazioni economiche, il carattere còrso non poteva andare sommerso nel fondo dell'anima isolana. E se la Francia traeva da essa folte schiere di funzionari, vi erano pure coloro che alle agiatezze del continente preferivano ancora la rude palestra della montagna, magari chiudendosi in un silenzio ostile, dove il culto delle memorie viveva accanto ai fantasmi del passato e alle speranze di un tempo migliore. D'altra parte, gli Italiani non avevano dimenticato l'isola, nella cui atmosfera di eroismo e di sacrificio vedevano rinsaldata la comunanza di razza, di costumi e di lingua.

Ora è appunto questa vita spirituale della Corsica, col dovizioso patrimonio delle leggende ispirate alla bellezza dei suoi monti e agli incanti del suo mare, coi suoi riti antichissimi e le consuetudini millenarie, con la stessa sua tristezza che talora ravvisi anche nelle manife-

CARGESE: LE DUE CHIESE. (*Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista « Corsica antica e moderna »*).

stazioni di gioia; è questo mondo del sentimento e della poesia che può darci il senso profondo e più vero dell'anima còrsa.

Scrive il Gregorovius, nel suo *Viaggio in Corsica*, che due grandi e nobili passioni dominano i Còrsi fin dalle origini: l'amore per la famiglia e l'amore per la Patria. Egli nota come presso un popolo confinato in un'isola montagnosa, la cui forte natura sembra fatta per generare degli eroi, quelle passioni dovessero appunto risultare potentissime.

« L'amore per la famiglia – continua – è oggi per la Corsica ciò che era ai tempi eroici della sua storia: una religione; l'amore per la Patria, un dovere. Presso i Còrsi l'amore fraterno è la forma più alta e più pura dell'amore. Il fratello maggiore, come sostegno e capo della famiglia, è fatto segno al più grande rispetto. Niente, più e meglio dei canti popolari, mostra così bene i sentimenti e l'essenza morale di tutto un popolo.

« Elevatissimo è, fra i Còrsi, il culto dei morti: non vi sono esequie senza *lamenti*, elogi al defunto e canti funebri; e i loro funerali assomigliano un po' a quelli degli antichi Romani ».

La poesia còrsa si compone, infatti, quasi per intero di questi *lamenti* funebri o *vòceri*.

Nelle regioni della montagna, dove serena e primitiva si svolge la vita, spesa nelle cure quotidiane della pastorizia e della famiglia e rallegrata soltanto dalle gioie del canto, più rudi sono gli affetti, più cocenti le passioni e più terribile lo sgomento che accompagna la morte.

Una viva rappresentazione ha saputo darcene Umberto Biscottini (1), che dell'isola ha rac-

(1) UMBERTO BISCOTTINI, *L'anima della Corsica*. Vol. I Zanichelli, Bologna, 1928.

CALVI: LA CITTÀ ALTA. (*Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista « Corsica antica e moderna »*).

colto, con amorosa appassionata fatica, i canti più belli e più tipici.

Tutta la vita sembra concludersi nello sgomento del distacco, quando le lamentatrici scarmigliate e discinte tessono l'elogio dello scomparso; e lo invocano coi nomi dolci e familiarmente ingenui dei più cari oggetti domestici o delle cose più preziose ed insieme più delicate che mai abbia sognato la loro anima fanciulla.

O Chilì, cara di mamma,
Oh più bianca di la neve!
Oh più scelta di lu risu!
Oh culomba di mattina!

E intorno al feretro è tutto un accorrere di parenti e di vicine, ognuna delle quali scioglie il suo lamento come per adempiere un voto. E le impressioni, i gridi affannati di dolore e di richiamo si alternano, s'intrecciano come in un drammatico « fugato »; le modulazioni delle voci si compongono e si chiudono in cadenza. E parla la madre; una donna la interrompe; la madre riprende...

Ma quando la morte viene dalla mano dell'uomo e non da Dio, la piena dei sentimenti erompe con violenza selvaggia. È l'espressione di una forza profonda che si crea la sua logica e l'antepone a ogni diritto della società e della legge. Il desiderio della vendetta è come un giuramento sacro allo spirito del morto, che vaga implacato, finché il sangue dell'assassino o di un suo discendente non abbia pagato il prezzo della colpa.

Apparentemente lontani dai *vòceri*, per la diversità del loro carattere, sono i canti dettati dall'amore materno: ninne-nanne e filastrocche

MOROSAGLIA.

(*Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista « Corsica antica e moderna »*).

popolari, che tuttavia possono essere ricongiunte direttamente ai lamenti, in quanto sono sempre espressioni di un amore fedele. Nei lamenti l'accorata o violenta disperazione di fronte alla morte; nelle ninne-nanne l'amorosa, trepida esaltazione per una vita che sboccia.

Ninninà la mia diletta,
Ninninà la mia speranza!
Voi siete la mia barchetta
Che cammina con baldanza:
Quella che non teme venti
Ni tempeste di lu mari.
Fate voi la ninnanani!
. . . .

Così canta una madre, e poi, sognando, immagina i doni che dai mari lontani d'Oriente verranno alla sua creatura: un carico d'oro e di perle sopra una nave dalle vele di broccato e dal timone prezioso...

In altre nenie la mamma invita al sonno il suo piccolo per poter liberamente accudire alle faccende domestiche. E in queste ninne-nanne ritorna spesso un motivo comune, il *talentu*, cioè il destino che la donna *augura* al suo tesoro. Vi si accenna al corredo, se si tratta di una bimba, al ricco corredo e ai nastri, i *frineri*, che dovranno attirare lo sguardo dei compagni tra i quali la fanciulla eleggerà lo sposo; poi alle nozze fra i parenti e gli amici festanti; infine alla capanna dove gli sposi hanno stabilito la loro dimora e dove il rito si compie. Sulla soglia li attende un'altra mamma, che prenderà le loro mani per congiungerle insieme ed offrirà alla nuova figlia, quale dono di fecondità, una ciotola di latte rappreso.

Questa canzone è popolarissima in tutta la parte sud-occidentale dell'isola, specie nell'impervia regione che dal Monte l'Incudine digrada verso il golfo di Ajaccio, dove è anche diffusa una leg-

ASCO: VECCHIE STRADE.

(*Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista « Corsica antica e moderna »*).

genda che dimostra in quale conto fosse tenuto in Corsica l'amore e il dovere materno. Né è difficile ascoltarla anche oggi nell'ingenua freschezza originaria, quale ce la riferisce ancora il Biscottini, che ebbe a raccoglierla dalla viva voce di quei rudi isolani.

Sugli erti pendii della montagna e tra le selve che incastonano di larghe macchie cupe il paesaggio severo, viveva un bandito, a cui la vita perigliosa del bosco concedeva soltanto al tramonto il ritorno nello *stazzo* solitario e sperduto, dove col piccolo gregge l'attendeva la donna. Ma una notte, sia che un delatore avesse rivelato il suo rifugio, o l'audacia dei gendarmi avesse vinto la sua astuzia, la capanna del bandito fu improvvisamente circondata.

Al primo sospettoso stormire di foglie l'uomo trasale, pronto alla lotta, che deciderà della sua vita; ma la donna veglia per lui e lo costringe a rannicchiarsi nella culla del piccolo, dove lo copre di fascie e di panni. Indi compone il viso a dolcezza materna e movendo la culla improvvisa una nenia. Le guardie battono nervosamente alla porta, ed ella, sorridente, corre ad aprire, li invita ad entrare perché possano compiere liberamente il loro dovere, e ritorna alla culla, riprendendo il suo canto. I soldati rovistano in ogni angolo, ma non osano avvicinarsi alla donna per non disturbarla. Ascoltano, anzi, in silenzio la canzone e poi escono, persuasi di avere sbagliato. Così racconta la canzone, che ogni sera addormenta col suo lamento nostalgico decine di bimbi.

Altre leggende ci riportano al Medioevo; altre, più lontane, al dominio di Roma; qualcuna, antichissima, ai tempi mitici e favolosi. E a rintracciarle e a seguirle tutte, si potrebbe compiere il periplo ideale dell'isola, e dal versante affacciato sulla Versilia risalire ai valichi che dànno accesso alla Corsica oltremontana.

SERRA DI SCOPAMENE. (*Silografia di Francesco Giammari, dalla rivista « Corsica antica e moderna »*).

Così ha la sua leggenda l'aspra conca di Niolo, che con la gola di Santa Regina, percorsa da un sentiero intagliato nella roccia, costituiva un tempo l'unica comunicazione con la vallata di Corte. Questa leggenda è appunto la storia di una giovane donna chiamata Regina, che ebbe l'aiuto del Cielo per vincere le potenze maligne e condurre un eremita a salvare l'anima del suo sposo morente. Regina e il santo s'incamminarono verso la montagna, per la strada che si apriva davanti a loro nel granito fra orridi e abissi paurosi: una bianca gradinata, che ora si avvolgeva a spire attorno al monte, ora ne foravа i contrafforti e i costoni, sempre più alta, più scoscesa, più ardua. È la « scala di Santa Regina », una strada di sette chilometri, il cui audacissimo tracciato ben giustifica la leggenda.

Più a nord, verso il Capo Còrso e quasi sopra il Golfo di San Fiorenzo, hanno la loro storia i quattro dolmen del Monte Bevinco, presso il paese di S. Pietro di Tenda. Essa racconta di un orco che viveva in una caverna rettangolare, formata da pesanti lastre di granito, terrorizzando tutta la regione. Ma un bel giorno i pastori fecero giustizia del mostro e di sua madre che abitava in una « casa » accanto, poi li seppellirono entrambi in due tombe di pietra. Da ciò, con le due altre caverne già adibite ad abitazione personale, i quattro dolmen della leggenda.

Qualcosa di simile, tra la fiera e il drago, abitava invece sul Monte d'Oro, una delle più belle ascensioni di tutta la Corsica, quasi nel centro geografico del suo territorio: una vera dannazione, che quando una calamità minacciava il paese, usciva dal suo antro, e urlando furiosamente si dava a corsa forsennata per la montagna. Ma, in fondo, non faceva male ad alcuno che non si mettesse sulla sua via, anzi, dava a tutti l'utile avviso di un'incombente sciagura.

Poco più a sud del Monte d'Oro, nelle vicinanze immediate della strada nazionale che da Corte scende ad Ajaccio, s'incontra Busso, conosciuto per il cosiddetto « fuoco di Busso », una luce fissa e splendente che, secondo la leggenda, si accende la notte nei pressi del paese, e, visibile in lontananza, scompare alla vista di chi s'avvicina. Questa luce sarebbe apparsa dopo la morte di un conte di Busso violento e sanguinario, il quale uccise dinanzi all'altare un sacerdote che non aveva atteso il suo ritorno dalla caccia per celebrare la Messa.

Ci riconduce ancora a settentrione la leggenda della Torre di Cocino, presso Ersa, sul Capo Còrso, che rievoca le incursioni barbaresche e le eroiche difese degli abitanti.

E dovremmo dire delle « Fate di Venaco », dei « tre fiumi » (Golo, Liamone e Tavignano), del « buco del diavolo » nelle fresche praterie del Niolo, della « vigna del vescovo », di Arrigo Bel Messere, antico signore di Corsica: e così via, per monti, per selve, per riviere...

Ma dobbiamo concludere.

Il caso ci favorisce, consentendoci d'indugiare per ultimo a Bastia – la città principale dell'isola, che ancora porta impressi nei suoi monumenti tanti segni di Genova – per rievocare la più bella e dolce leggenda di tutta la terra còrsa: quella del Cristo Nero.

Il Crocefisso apparve ai pescatori di Bastia una notte che essi erano al largo sulle loro paranze, dopo una pesca miracolosa e mentre d'intorno scintillavano sull'acqua miriadi di lucenti fiammelle.

I marinai, gridando al miracolo, fecero circolo coi loro legni attorno allo specchio benedetto, raccolsero con devozione il simulacro del Redentore e lo deposero sulla « capitana », che issò la grande bandiera sull'albero di maestra in segno di esultanza. Poi tutte le paranze volsero la prua a terra e quasi sfilando in processione, a due a due, raggiunsero Bastia quando l'alba già palpitava nel cielo e il roseo dell'aurora fugava le ultime stelle.

Il Crocefisso fu portato nella chiesa di S. Giovanni Battista, ma quando, alla pesca successiva, rientrarono ancora in porto, i marinai ebbero la stupefacente notizia che il Cristo Nero era scomparso dalla chiesa. E furono altri loro colleghi a ritrovarlo ancora in mare, in mezzo alle tremule fiammelle.

Nessuno sapeva rendersi conto del mistero: la folla tumultuava chiedendo particolari ai pescatori, i pescatori s'interrogavano a vicenda, questi cercando di spiegare la sparizione, quelli il rinvenimento del Crocefisso. Finché una bambina, bella come una rosellina di maggio – precisa sempre la leggenda – accennò di voler parlare.

« Il Cristo vuole forse – ella disse – che lo si porti nella sua chiesa, vicina a quella della madre sua ».

E il Cristo Nero passò nella chiesa di Santa Croce, accanto a quella di Santa Maria. Qui si trova tuttora, oggetto di grande venerazione, specie da parte dei pescatori, che conservano l'abitudine di offrire ad ogni stagione al loro Cristo Nero il prodotto della prima retata di pesca.

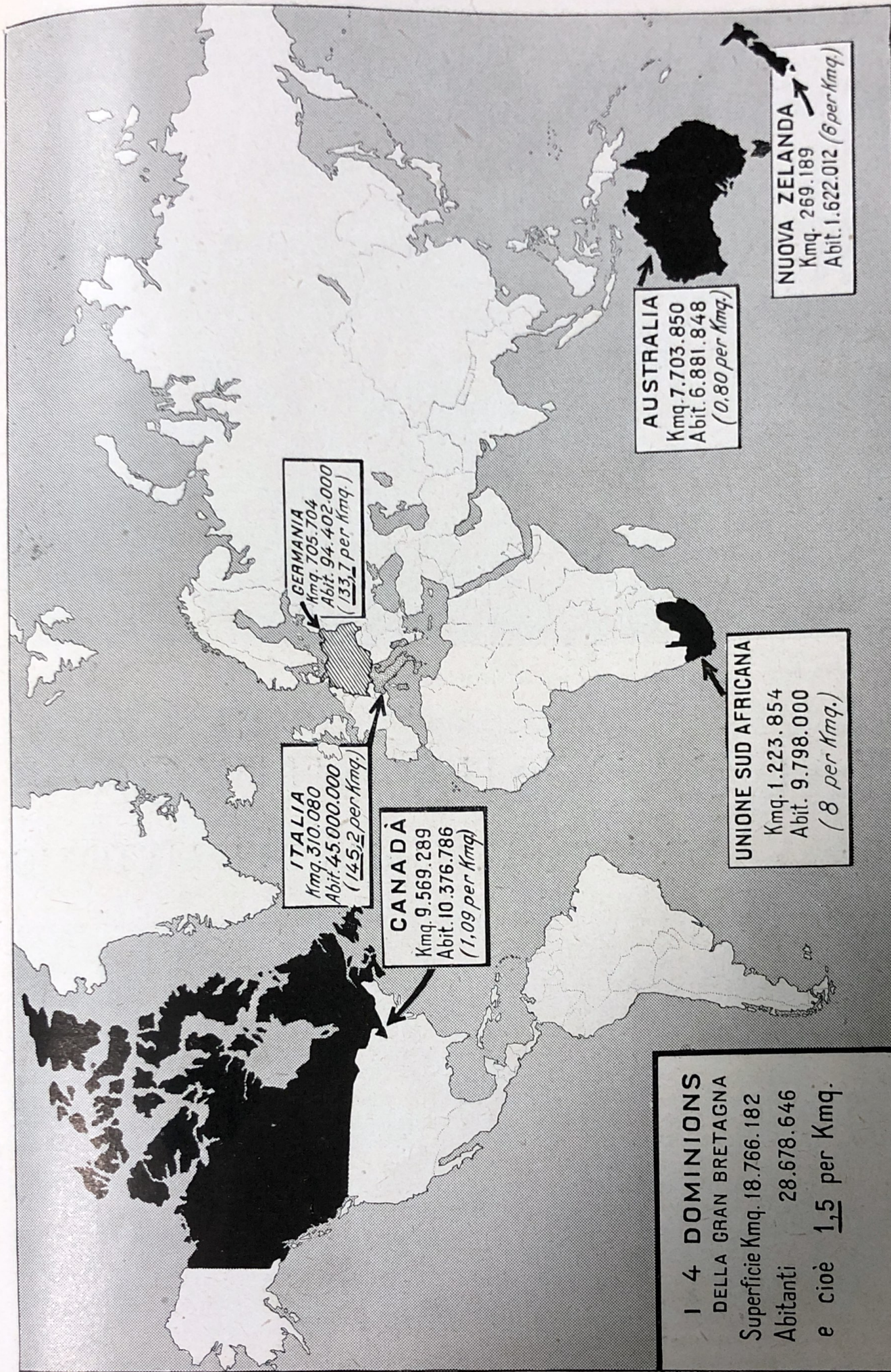
Ora lasciamo Bastia, e doppiando il Canale di Corsica, sempre rivolti ad oriente (Elba, Pianosa e Montecristo sulla destra, Capraia sulla sinistra), approdiamo in Toscana; da Livorno risaliamo fino a Lucca. Vi troveremo un secondo Cristo Nero, che dalla marina potè penetrare nell'interno, tanto profondo e diffuso dovette essere in passato il suo culto su tutta la costa e l'Arcipelago Toscano.

Un terzo Cristo Nero ha eletto dimora in Liguria, a Noli, antico paese di pescatori.

È un'affinità di più che, con la stessa santa venerazione, congiunge tre luoghi lontani; un altro legame fra la Corsica e le due regioni che si affacciano sullo stesso mare, fra l'isola e la Penisola: oggi che l'italianissima Corsica torna per sempre all'Italia.

B. SALADINI DI ROVETINO

ATLANTICO
INGHILTERRA
Londra
42.500.000
(196)
GERMANIA
Berlino
95.000.000 ab.
(137)
Colonia
Monaco
Polonia
U. R. S. S.
Kiev
130.000.000 (28)
FRANCIA
Parigi
42.000.000 ab.
(76)
Cherbourg
Brest
Nantes
La Rochelle
Lione
Marsiglia
Tolone
SVIZZERA
4.200.000
(100)
Vienna
SLOVACCHIA
UNGHERIA
11.000.000 ab.
Budapest
ROMANIA
20.000.000 (61)
Bucarest
Milano
Trieste
Torino
Genova
Monaco
ITALIA
45.000.000 ab.
(145)
Pola
IUGOSLAVIA
15.600.000 (63)
Belgrado
MAR NERO
Costantinopoli
BULGARIA
Sofia (62)
6.000.000
Albania
Taranto
Napoli
Roma
Corsica (Fr.)
Sardegna
PORTOGALLO
7.400.000 (83)
SPAGNA
25.000.000 ab.
(50)
Madrid
Barcellona
Baleari (Sp.)
688
402
TURCHIA
Angora
17.000.000 (22)
GRECIA
7.000.000
(54)
Atene
Smirne
Candia
Cipro (Ingh.)
Siria
Palestina
Caifa
Tangeri
60.000
(161)
Gibilterra (Ingh.)
Orano
Marocco
800.000
(28)
Algeri
MARE MEDITERRANEO
Biserta
Palermo
Sicilia
Siracusa
Tunisi
Bona
Algeria
6.600.000 ab.
(31)
Marocco
6.400.000 ab.
(15)
Tunisia
2.610.000
(20)
Pantelleria
La Valletta
Malta (Ingh.)
270.000 (90)
825
381
870
1070
363
Tripoli
Bengasi
Derna
Alessandria (Ingh.)
P.to Said
133
Acaba
Cairo
EGITTO
16.000.000 (16)
Libia
900.000 (1,3)
MARE NOSTRUM
★ Località fortificate e basi navali
(76) Le cifre fra parentesi indicano la popol. per Km.²
Le distanze sono indicate in miglia marine (m. 1852)
50
40
30
10

ITALIA
Kmq. 310.080
Abit. 45.000.000
(145,2 per Kmq.)
GERMANIA
Kmq. 705.704
Abit. 94.402.000
(133,7 per Kmq.)
CANADÀ
Kmq. 9.569.289
Abit. 10.376.786
(1,09 per Kmq.)
AUSTRALIA
Kmq. 7.703.850
Abit. 6.881.848
(0,80 per Kmq.)
UNIONE SUD AFRICANA
Kmq. 1.223.854
Abit. 9.798.000
(8 per Kmq.)
NUOVA ZELANDA
Kmq. 269.189
Abit. 1.622.012 (6 per Kmq.)
I 4 DOMINIONS
DELLA GRAN BRETAGNA
Superficie Kmq. 18.766.182
Abitanti 28.678.646
e cioè 1,5 per Kmq.

L'ACCADEMIA DELLA G.I.L., AL DI LÀ DEL NUOVO PONTE SUL TEVERE. *(Fot. H. Körte)*

L'ACCADEMIA MUSICALE

DELLA GIOVENTÙ ITALIANA DEL LITTORIO

Penso che, quando cominciò a circolare la notizia che un'Accademia musicale si sarebbe costituita al Foro Mussolini, i Romani che s'erano andati ad annidare sulla sponda opposta del Tevere per vivere in pace, si siano allarmati. Ordinariamente, un'Accademia musicale assume, per fatalità di cose, l'aspetto di un ospedale di note musicali, destinato a funestare l'esistenza degli amici della tranquillità. Qualcuno deve avere lungamente meditato sulla opportunità di sloggiare d'urgenza sotto la minacciante calamità, qualche altro deve aver maledetto la cattiva ispirazione che l'aveva indotto ad acquistare, in proprietà assoluta, un inamovibile appartamento.

L'Accademia venne fondata, l'edificio sorse in un allegrissimo duetto di marmi bianchi e di mattoni rossi, i corsi vennero inaugurati: gli intimoriti attesero che i loro timpani incolpevoli fossero da mane a sera scassinati dai grimaldelli delle stonature.

La calamità si faceva attendere: evidentemente i corsi pratici stentavano ad iniziarsi. Alla lunga, l'indugio fece germogliare la speranza che, almeno per quell'anno, la scuola fosse andata deserta.

Poi, a tradimento, un giorno una fanfaretta arrogante e pettegola, ma perfettamente intonata, se ne venne fuori con una disinvoltura imponente da quel silenzioso edificio. I poveri inquilini del vicinato si buttarono alle finestre strabiliati. Che cosa stava succedendo? Donde veniva quel corpo musicale, appariscente, pittoresco e scapigliato come l'avanguardia di una primavera?

Benché si viva in tempi in cui la giovinezza fa miracoli, pure non s'era ancora sentito dire che si potesse apprendere e perfezionare l'arte di suonare strumenti a fiato e a percussione in un clandestino silenzio.

Eppure, inutile discutere: si trattava della banda della G.I.L., costituita, istruita, organiz-

zata nell'interno dell'Accademia, senza che nessuno fosse stato costretto a seguire quotidianamente il processo della cultura musicale dei novizi.

Per chiarire l' enigma decidemmo di compiere un sopraluogo.

Si attraversa il nuovo ponte sul Tevere, spalancato dinanzi al Foro Mussolini: a sinistra dell'obelisco, che vigila alto, sull'attenti, il complesso delle opere architettoniche disposte a scacchiera nella conca verde ai piedi del monte Mario, ecco la mole dell'Accademia: laggiù, all'ala opposta del grandioso fabbricato, la sezione musicale. L'edificio esprime esternamente l'eleganza e, nell'interno, la ricchezza: si ha l'impressione, salendo la scalinata dell'ingresso, di entrare in una splendente cava di marmo, sistemata magicamente dall'estro di un architetto novecentista.

Non manca nulla in questo padiglione delle meraviglie: tanto che ti viene di colpo la tentazione di appendere cappello e soprabito al primo attaccapanni, di occupare d'autorità un letto, di prenotare un posto a tavola e di non muoverti più di qui.

Attraverso le grandi finestre si pavoneggia la verde geometria dei giardini, la festosità della campagna inondata di sole, la seducente prospettiva di Monte Mario: aria di villeggiatura, vita in libertà, clima di strapaese.

Si circola per i lunghi androni specchianti, per le camerate intatte, per un dedalo di raccordi, in un ordine lineare e a regola di compasso: impossibile sorprendere un capello fuori posto: pare che tutto sia allestito per l'inaugurazione ufficiale.

Invece, questa Accademia, che ha tutte le facoltà e le prerogative dei Regi Conservatorî di musica, funziona ormai da due anni. Come siano riusciti a mantenerla così a punto, con tanti ragazzi che ci vivono in permanenza, rimane un mistero impenetrabile: perché questo Istituto mantiene attualmente, a condizioni pressoché gratuite, quasi duecento allievi interni.

Scelti per titoli tra i candidati che fanno domanda di ammissione all'Accademia, gli aspiranti – ragazzi dagli undici ai quindici anni – vengono assunti per un primo periodo di esperimento, che confermi le loro attitudini alla cultura musicale: superato tale tirocinio, essi vengono assegnati, secondo le inclinazioni individuali, ai corsi d'istruzione per strumenti musicali o a quelli per maestri di canto corale o di banda: un complesso di studi integrato da corsi di cultura generale, la cui durata varia da sei a sette anni.

La disciplina militare che governa la vita dell'Accademia, senza mortificare i diritti della vita giovanile, fa di questi ragazzi un battaglione di piccoli soldati, che già ha costituito un suo

LARGO! È LA GIOVINEZZA D'ITALIA CHE PASSA! *(Fot. H. Körte)*

LE CELLETTE SONO COSTRUITE A CHIUSURA ERMETICA... (*Fot. H. Körte*)

tarli, crivellati di incisioni primitive e impregnati di mille inchiostri stravecchi, veniamo in sospetto che una nuova umanità, non discendente da noi, sia fiorita d'incanto dopo la guerra. Qui non si fanno previsioni né discussioni di alta politica o di alta strategia: si studia. D'accordo: ma è mai possibile che questi ragazzi d'oggi non sappiano più mal-menare, perbacco, la cosa pubblica?

Il salone della mensa, poi, già di per sé così naturalmente confortevole solo a sentirselo annunciare, è un amore, anche se deserto, a tavole sparecchiate, fuori servizio. Anche qui ordine, lindore, marmi levigati, piani di cristallo: non mancano nemmeno i fiori che, dai davanzali, ergono dai vasetti i loro colli smilzi per guardare fuori della finestra. Una ricognizione al reparto vasellame e soprattutto alle cucine perfettamente e modernamente attrezzate, dà una esauriente illustrazione dell'efficienza e delle virtù gastronomiche di questo capitale settore. Non so come avvenga, ma – in confidenza – si esce dal salone con un preoccupante appetito e con la tentazione di tirare in lungo le cose, nella speranza che suoni d'improvviso il segnale dello sbafo e si trovi poi il modo di mettersi a sedere a qualche tavolo, facendo finta di niente. Comincio a capire come questi ragazzi abbiano tutti una grinta da cannonieri di montagna.

La sala di ricreazione ha un'aria intermedia tra la veranda del grande albergo e il giardino di Epicuro: le piante giocano a nasconderello, appostate dietro le colonne, e l'impianto di illuminazione sporge appena timidamente i suoi occhi di vetro dal soffitto, visto che la luce qua dentro, con tanti finestroni spalancati sul cielo e tanto marmo sfavillante, non dovrebbe far difetto nemmeno di notte.

Scendendo nei sotterranei, ci viene finalmente rivelato il mistero del silenzio che regna in questa esemplare accademia musicale. Lungo un corridoio si aprono ben cinquantaquattro cellette di studio, individuali: ogni musicante trova posto, per le sue esercitazioni pratiche di ogni giorno, in un vano di questo alveare, chiude

specialissimo spirito di corpo e che, durante le esercitazioni, le manifestazioni e le sfilate, non teme di sostenere la concorrenza con le più brillanti rappresentanze dell'esercito. Il regime di vita è curato, infatti, in tutti i particolari, per favorire in questi adolescenti, con la necessaria struttura disciplinare, il massimo potenziamento fisico e morale. Oltre alla cultura musicale, si provvede al loro benessere fisico con un'attenzione assidua e vigilante. Le camerate sono linde, spaziose, aereate, occupate da una lunga teoria di letti sovrapposti. Le aule per l'istruzione collettiva sembrano sale da esposizione, col loro ordine di banchi dalle linee essenziali e dal piano di cristallo polito. Ad osservare queste scrivanie senza macchia, quasi fresche di vernice, noi, che abbiamo nel ricordo le nostre scuole ottocento stipate di banchi lavorati dai

l'uscio, e può dar fiato impunemente a tutte le trombe dell'universo.

Ne ho avuto una prova al mio arrivo là sotto: un ragazzo, armato di un formidabile trombone, s'introduceva, giusto in quel punto, nella sua cella: osservandolo attraverso la porta vetrata, attendevo ch'egli mi regalasse un saggio della sua arte. Egli si apprestò di buon grado a soddisfare la mia curiosità e, rivolto verso di me, sparò nell'imbuto un primo soffio a pieni polmoni. Rinculai istintivamente, ma nemmeno un'eco del previsto assolo mi giunse: o io ero diventato perfettamente sordo o quel monumentale strumento s'era fatto perfettamente muto. L'enigma mi venne decifrato dal Direttore che gentilmente mi accompagnava: le cellette sono costruite a chiusura ermetica, a pareti assolutamente impermeabili ai suoni, affinché ciascun allievo possa svolgere la propria lezione indisturbato. Speciali impianti assicurano la perfetta aereazione delle singole celle.

Per le manifestazioni musicali collettive sono disponibili due sale da concerto: una pure sotterranea, l'altra situata ai piani superiori, per i concerti in pubblico.

Gli allievi, raggiunta un'idonea cultura musicale, vengono immessi nella banda della G.I.L., che costituisce il corpo musicale ufficiale dell'Accademia stessa e che offre altresì le sue prestazioni in occasione di particolari ricorrenze e manifestazioni pubbliche.

A vederli negli interni dell'Accademia, in tenuta di lavoro, questi futuri musicisti hanno un'aria seria, raccolta, modesta di piccoli professionisti pensosi della carriera da fare, del lunario da sbarcare, degli affari da mettere in sesto. Durante le ore di libertà debbono poi smaltire la corrispondenza di casa, e le lettere non sono facili quando si è fatta la mano più alle note musicali che alla coniugazione dei verbi, e quando i pensieri da allineare sulla carta da lettere vengono continuamente interrotti e distratti dai motivi e dalle melodie non ancora messi a punto come si vorrebbe.

Eccoli, con un foglio bianco dinanzi, a succhiare la punta della penna, in attesa che scenda dal soffitto l'ispirazione per comporre una bella lettera, che tranquillizzi quella benedetta mamma, sempre in apprensione per il figlio lontano, o induca il burbero papà a fare uno sproposito e a mandare venti franconi a quel ragazzaccio che, quando tornerà a casa, dovrà pur fare i conti con lui e giustificare certi lunghi silenzi. È l'ora delle visite, durante la quale, se la casa fosse di là dal ponte, varrebbe forse la pena di saltare la barra e di andare a mettere il putiferio nelle faccende domestiche. Ma, invece, ci sono cento, duecento chilometri di mezzo, e, anche ad essere ragazzi in gamba, anche ad essere abituati al "tempo" delle più irruenti marce militari, non si può mica pretendere di farla franca: sempre dispiaceri.

E allora, eccoli lì, carichi di grattacapi, come uo-

QUI NON SI FANNO PREVISIONI NÈ DISCUSSIONI DI ALTA POLITICA O DI ALTA STRATEGÌA: SI STUDIA! *(Fot. H. Körte)*

UNA BELLA E RIDENTE SALA DI RICREAZIONE. (*Fot. H. Körte*)

mini fatti. Ma bisogna poi vederli, questi adolescenti, quando, attillati nell'elegante uniforme di parata, perfettamente inquadrati e disciplinati, piglio marziale, passo romano, berretto alla brava e pensiero alla Patria, se ne vanno ad inondare di inni le strade di Roma. Le fanfare dei bersaglieri, perbacco, non detengono più il monopolio della predilezione popolare, né l'esclusiva sui cuori femminili.

Quando passano sotto le nostre finestre, anche noi, attempatelli, buttiamo all'aria le scartoffie e ci mettiamo a pensare: un po' seccati che tanti anni siano trascorsi da quando una fanfara come quella ci portava alla stazione per andare lassù, e d'altronde confortati che la nostra successione si sia così felicemente compiuta.

CARLO SALSA

VENTRE MIO, FATTI CAPANNA! (*Fot. H. Körte*)

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

LA GUERRA E LE NOSTRE PUBBLICAZIONI

Già nel numero scorso, tratteggiando il quadro della nostra attività nell'incalzare dei formidabili eventi che sconvolgono l'Europa, accennammo in particolare alle due grandi Carte pubblicate dalla C. T. I. – *Il Mediterraneo e gli Stati limitrofi*, *Dal Mare del Nord al Mediterraneo* – e demmo nello stesso tempo l'annuncio di una terza Carta, *Europa Settentrionale*, apparsa in quei giorni.

I più recenti sviluppi politici e militari della situazione europea e l'entrata in guerra dell'Italia rendono le tre Carte suddette sempre più attuali e di universale interesse, poiché offrono a tutti il mezzo di seguire gli avvenimenti bellici, la posizione e i movimenti degli eserciti e delle flotte aeree e navali, l'influenza reciproca dei vari elementi geografici, gli spostamenti di confini, in una parola, il progressivo sorgere della nuova Europa vaticinata dal Duce.

Pensiamo perciò non sia inutile ricordare ai lettori de « Le Vie d'Italia » e a tutti gli amici della C.T.I. le caratteristiche salienti delle tre Carte di nuova edizione:

La « Carta del Mediterraneo » e degli Stati limitrofi – una delle pubblicazioni-premio a scelta per i Soci nel 1940 (premio n. 3) – alla scala di 1 a 3 milioni, impressa a 8 colori su un'ampiezza di cm. 140×100, è stata ricavata, come le altre due, dalle tavole del *Grande Atlante Internazionale della C.T.I.* Da questa sua origine derivano la estrema finezza di esecuzione, la non comune ricchezza di particolari, la copiosa toponomastica, l'accuratissima orografia a tratteggio, per non citare i molti altri elementi che concorrono a farne uno strumento completo e, osiamo dire, insuperato di consultazione.

Coloro che si iscrivono come nuovi Soci possono scegliere questa Carta fra le pubblicazioni-premio suddette; coloro, invece, che già hanno fatto la loro scelta possono acquistarla, inviando L. 10 alla C.T.I.

La « *Carta dal Mare del Nord al Mediterraneo* » alla scala di 1 : 1.500.000, (quindi, ancora più particolareggiata della precedente) è impressa a 8 colori e misura cm. 100 di base per cm. 140 di altezza. Essa, in un primo tempo, venne riserbata esclusivamente agli abbonati a « Le Vie d' Italia ». Ora, però, in relazione allo svolgersi degli avvenimenti, e per favorire tutti i Soci, entra, come la precedente, a far parte dei premi a scelta per il 1940 (premio n. 3 ter) e la si può avere alle stesse condizioni.

La « *Carta dell'Europa Settentrionale* rappresenta il territorio compreso fra i paralleli del Capo Nord e di Digione e fra i meridiani dell'Islanda Occidentale e di Mosca. Questa Carta, essendo alla scala di 1 a 3 milioni ed avendo le dimensioni di centimetri 140×100, viene ad integrare la Carta del Mediterraneo e degli Stati limitrofi alla stessa scala, alla quale si congiunge esattamente, in modo da permettere la continuità di consultazione. Le due Carte, impresse entrambe a 8 colori, danno la visione complessiva dell'Europa, con quell'abbondanza di particolari, finezza di esecuzione, ricchezza di dati che, ripetiamo, caratterizzano la fonte dalla quale derivano: il *Grande Atlante Internazionale della C.T.I.*, una delle più perfette e complete opere della cartografia mondiale.

Altra circostanza che ne accresce il pregio è che

essa risulta aggiornata, in relazione ai più recenti avvenimenti internazionali, con i nuovi confini del territorio finlandese, quelli degli Stati Baltici e con la linea di delimitazione degli interessi russo-tedeschi in Polonia.

Questa Carta è offerta in dono a tutti i presentatori di un nuovo Socio; inoltre, anch'essa, come le precedenti, entra a far parte dei premi a scelta per il 1940 (premio n. 3 bis), e perciò viene distribuita immediatamente a tutti i nuovi Soci che ne fanno richiesta. Agli altri Soci viene ceduta al solito prezzo di L. 10.

***

Oltre le tre precedenti Carte segnaliamo ai Lettori le seguenti, utilissime per seguire gli storici avvenimenti che hanno per protagonista l'Italia, dal 10 giugno XVIII.

Tav. 109-110-111 al 10.000.000, *Africa* (foglio Nord). Alla Sede L. 7,25; in Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie, L. 9,75 (Estero L. 11,25).

Tav. 118-119 al 10.000.000, *Africa* (foglio Sud). Prezzi: rispettivamente L. 5,25; L. 7,75; L. 9,75.

Carta d'Italia al 650.000, Foglio 1 (Italia Settentrionale). Prezzi: rispettivamente L. 9,25; L. 10,25; L. 12,25.

Carta d'Italia al 500.000: Foglio 1, 3, 5. Prezzo di ciascun foglio, rispettivamente L. 2,10; L. 2,90; L. 4,10.

Carta d'Italia al 250.000: Fogli 1 (*Aosta*), 2 (*Domodossola*), 8 (*Susa*), 9 (*Torino*), 14 (*Nizza*), 15 (*Cuneo-Imperia*), 25 (*Ancona*), 32 (*Sassari*), 33 (*Tempio Pausania*). Prezzo di ciascun foglio, alla Sede L. 1,60; in Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie, L. 2,40; Estero L. 3,60.

Carta d'Italia al 200.000: Fogli 4,7 e 10. Ogni foglio, alla Sede L. 5,20; in Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie, L. 6,20; Estero L. 7,70.

***

Un altro gruppo di pubblicazioni, che in questo momento in cui l'Italia spiega le sue forze per giuste rivendicazioni territoriali, acquistano un'importanza specialissima, è costituito dai volumi della *Guida d'Italia* e della *Guida Breve*, 1) che descrivono terre e regioni cui si volgono oggi il pensiero e il cuore di ogni Italiano.

1) *Segnaliamo la possibilità offerta ai nuovi Soci di aver subito la serie completa delle «Guide Brevi». Il volume III lo ricevono, infatti, come dono per il 1940; il volume I o II possono procurarselo come pubblicazione-premio a scelta; e il volume che manca a completare la raccolta possono acquistarlo integrando la quota di associazione con la piccola somma di L. 10. Così, con la spesa complessiva di L. 34,70 il nuovo Socio – oltre ai molti altri vantaggi materiali e morali che gli derivano dall'appartenenza alla C.T.I. – entra immediatamente in possesso di un'opera completa, unica nel suo genere e di grande utilità, il cui valore commerciale supera di gran lunga il suo prezzo; una pubblicazione di ben 1280 pagine, dense di notizie e di dati, corredate da 12 carte e 100 piante di città, la quale riesce a dare una descrizione sintetica, ma nello stesso tempo esauriente ed aggiornata, della nostra meravigliosa Italia, che amplia i suoi confini.*

Ricordiamo:

1) La *Guida Breve*, vol. I, che descrive, fra l'altro, il Piemonte, la Liguria e il Nizzardo. Prezzo L. 15,50. Spediz. racc. L. 15,50; Estero L. 4.

2) La *Guida Breve*, vol. III, che insieme all'Italia Meridionale, alla Sicilia, alla Sardegna e alle province metropolitane della Libia, descrive anche la *Corsica* e *Malta*.

Questo volume – come è ricordato anche nel numero precedente – è inviato in dono, per il 1940, a tutti i Soci della C.T.I.

3) Guida d'Italia della C. T. I.: *Piemonte* (1940), 812 pag., 24 carte, 15 piante di città, L. 24. Spediz. racc. L. 2; Estero L. 4.

4) *Corsica* (1929) 260 pag., 7 carte, 2 piante di città, L. 16. Spediz. racc. L. 1,50, Estero L. 3.

5) *Sicilia e Isole Minori* – con *Malta* – (1937), 563 pag., 24 carte, 14 piante di città, L. 19. Spediz. racc. L. 2, Estero L. 4.

6) *Liguria e Nizzardo* (1933), 453 pag., 16 carte, 9 piante di città, L. 17. Spediz. racc. L. 2, Estero L. 4.

7) *Libia* (1937), 451 pag., 19 carte, 10 piante di città, L. 17. Spediz. racc. L. 2; Estero L. 4.

8) *Africa Orientale Italiana* (1938), 640 pagine, 15 carte, 26 piante di città, L. 19. Spediz. racc. L. 2; Estero L. 4.

È terminata la spedizione ai Soci del vol. III della "Guida breve".

Il 15 aprile abbiamo puntualmente iniziato le spedizioni del III volume della «Guida breve d'Italia», in ragione di 8000-10.000 esemplari al giorno. Tenendo conto delle feste e del sabato fascista, si presumeva di poter spedire circa 45-50.000 volumi alla settimana e si confidava, perciò, di ultimare la distribuzione a tutti i Soci entro la fine di giugno.

Viceversa, intensificando il lavoro di spedizione, siamo riusciti a ultimare l'invio di quasi mezzo milione di esemplari entro la prima settimana dello stesso mese di giugno.

Prima del 31 Luglio!

Preghiamo i Soci che non avessero ancora restituito la scheda di votazione allegata al numero di maggio de «Le Vie d'Italia» di affrettarsi a spedirla prima del 31 luglio. È utile e doveroso che tutti i Soci diano il loro voto per l'approvazione del Bilancio e per la nomina delle cariche sociali. Ripetiamo che non si tratta di una pura e semplice formalità, ma di una prova concreta del loro interessamento alle sorti del Sodalizio, a cui essi non devono essere estranei, se hanno coscienza – e non ne dubitiamo – della necessità della sua missione, specie in quest'ora in cui si decidono i più alti destini dell'Italia imperiale.

La "Campagna del mezzo milione".

Fra i possessori di «Buoni-Premio» compresi tra i numeri 5201 e 5300 è stata sorteggiata, negli ultimi mesi, una copia dell'*Atlante Internazionale*. La sorte ha favorito il col. dr. comm. Filippo Tagliavacche, Console della C.T.I. per Roma.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Continuiamo la pubblicazione dei nomi dei Soci vitalizi che nei mesi di gennaio, febbraio e marzo del 1940-XVIII hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Il simpatico plebiscito prosegue tutt'ora con lusinghiera intensità.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta *concesso per il 1940 ai Vitalizi a quota 350 verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.*

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

Vigo Mario – Savona.
Viti Ermete – Piombino.
Villa Angela – Acquate.
Vetere ten. Pasquale – Torino.
Viglezio Rossi dr. prof. Elisa – Console Scol. C.T.I. – Venezia.
Venardi Giuseppe – Vaie.
Villa Edoardo – Bergamo.
Viani Francesco – Pontedassio.
Valeggia Landino – Padova.

Wedekind comm. Carlo – Mentone.

Zanghi Gregorio – Vittoria.
Zanus Ernesto R. – Venezia.
Zani Elio – Ancona.
Zuccarini Nicola – Roma.
Zanon Antonio – Venezia.
Zacchini Padre Eugenio – Firenze.
Zavanella Guido – Bologna.
Zanardo don Giovanni – Chiarano.
Zaini rag. Giorgio – Pistoia.
Zerbo cav. Flaminio – Console C.T.I. – Ponzone.
Zoppi cap. cav. F. – Milano.
Zanesco maresc. Giorgio – Possagno del Grappa.
Zamaroni Bassanini M. – Milano.
Zalaffi dr. ing. Dino – Gondar.
Ziino maresc. Arturo – Comeglians.
Zanotti F. – Castelvecchio Subequo.
Zappino ten. col. cav. G. – Roma.
Zunino Carlo – Genova.
Zanchetta Piero – Torino.
Zangherini Michelangelo – Torino.
Zanzucchi Berardo – Terenzo.
Zilli Luigi – Udine.
Zichichi Antonino – Terlizzi.
Zanoni G. – Azzago di Grezzana.
Ziliotto avv. cav. G. – Addis Abeba.
Zerbi Tommaso – Milano.

GENNAIO 1940

Adamini sac. Mario – Console Scol. C.T.I. – Chieri.
Annino Antonio – Catania.
Arienti Giuseppe – Lissone.
Angelillo dott. V. – Gioia del Colle.
Arini cap. Enrico – Palermo.
Agogeri Antonio D. – Leffe.
Attanasio Pasquale – Fleres.
Annoni dei conti don Gian Maria – Bologna.
Adamo Dom. – Reggio Calabria.
Angelillo Nicola – Roma.
Antonini comm. Lamberto – Roma.
Agostoni ten. Angelo – Belgirate.
Alaimo Gino – Milano.
Avanti Gaetano – Crema.
Agius Spiridione G. – Alessandria d'Egitto.
Aperlo avv. dott. comm. L. – Napoli.
Aste Carletto – Genova.

Bonomi Todeschini avv. Ettore – Terrassa Padovana.
Benatti C. – Mirandola.
Borla rag. Clemente – Cons. C.T.I. – Biella.
Barich cap. Corrado – Trieste.
Bruti Liberati march. ten. col. cav. Giovanni – Roma.
Bonelli Maria C. – Roma.
Balconi maresc. Dom. – Roma.
Bocchini magg. cav. A. – Roma.
Budetta dr. comm. G. – Roma.
Bettini Carlo – Rovereto.
Bergamino ten. G. – Belluno.
Beretta Gaetano – Desenzano.
Beltrandi rag. G. – Milano.
Bernardoni R. – Torino.
Bonelli geom. Piero – Roma.
Bartoli cap. cav. B. – Genova.
Bitonti D. – Montesano Salentino.
Biancheri ammir. gr. uff. Domenico Guido – Roma.
Buffa Emilia – Napoli.
Bertone Firmino – Vigevano.
Boghetto rag. Gino – Vicenza.
Bonfadini sac. A. – Nave.
Bertolotto dr. cav. uff. G. – Torino.
Barabino Arturo – Genova.
Bandiera Dionigio – Castel Todino.
Bartolomei Pietro – Anghiari.
Brusa prof. Vittoria – Console Scol. C.T.I. – Roma.
Bonino serg. R. – Bassano del G.
Bertotti Pietro – Torino.
Benedetto A. – Settimo Torinese.
Bariani dott. Bruno – Biella.
Bortolotto cap. cav. Luigi – Torino.
Baccioli Vasco – Roma.
Balboni Giuseppe – Frosinone.
Bellomo cap. ing. Andrea – Bari.
Belloli Gianna – Bologna.
Branduini Carlo – Milano.
Bendandi prof. dr. Nullo – Cesena.
Bonvecchio Luigi – Chieti.
Berti rag. Renzo – Firenze.
Bulgarelli Vasco – Lagosanto.
Balducci geom. T. – S. Lucia d'Is.
Berni comm. Fedele – Roma.
Bertolino Stefano – Schio.
Bocca Domenico – Riva del Garda.
Barozzi rag. Ermanno – Monza.
Bella G. S. – Campobello di Licata.
Battigelli sac. Stefano – Pontebba.
Borghese Ecc. comm. Rodolfo principe di Nettuno – Roma.
Bonvicini dr. ing. cav. F. – Pola.
Bianchi col. cav. uff. V. – Carpi.
Bonazza Luigi – Leno.

Cantoni Quirino – Vigatto.
Capuano Giuseppe – Torino.
Caprio Piero – Firenze.
Cimino Wilson – Pesaro.
Candotti Giuseppe – Monfalcone.
Colleoni cav. Giuseppe – Console C.T.I. – Addis Abeba.
Cattani dott. Luciano – Milano.
Cantoni dr. ing. P. – Lama Mogogno.
Copetta rag. comm. A. – Brescia.
Catella Eugenio – Biella.
Coridori cap. comm. Paolo – Roma.
Calderaro maresc. G. – Tessenei.
Carrera Cesarina – Milano.
Colombo Erminio – Como.
Casa don Lorenzo – Console C.T.I. – Tonengo di Mazzé.
Cucchi Cipriano – Milano.
Civilla Andrea – Riva del Garda.
Cappiello Francesco – Rovereto.
Cocchi Luigi – Genova.
Campodonico Stefano – Roma.
Cristina Luigi – Milano.
Chanoux sac. Giovanni – Console C.T.I. – Quarto Praetoria.
Coscia Serafino – Gallarate.
Comune di Acerno.
Costantino Lydia – Napoli.
Cattaneo Beppe – Milano.
Candiani dr. cav. Antonio – Venezia.
Coronini cap. Regildo – Venezia.
Cariello dr. Raffaele – Roma.
Celano Umberto – Campo Tures.
Cutolo Giovanni – Chiaravalle.
Clerici rag. Antonio – Milano.
Circolo Uffic. R. Marina – Messina.
Carrara dr. ing. Enrico – Torino.
Curti dr. ing. Renzo – Milano.
Coppa Adolfo – Casale Popolo.
Corti Franc. – Veduggio Brianza.
Coltellacci Maria – Roma.
Cella prof. rag. Dino – Udine.
Caramaschi Arturo – Mantova.

D'Ascia Flety Renato – Foggia.
Di Nicola Cuoco Beatrice – Roma.
D'Avossa cap. M. – Roma.
Diodati gr. uff. G. – Bellavista.
De Maggio Antonio – Porto Said.
Della Camera sac. Luigi – Treglia di Pontelatone.
De Filippo cav. C. – Barcellona.

De Crescenzio avv. C. – Asmara.
De Giorgi Nicola – Vaste.
Duchi Padre Giuseppe – S. Domenico di Fiesole.
De Marchi Lorenzo – Vigentino.
De Palma rag. Silvio – Milano.
Ditta Morasso Carlo – Gavi Ligure.
De Stefano Silvio – Garda.
De Giorgi Italo – Portici.
Dialuce Alessandro – Milano.
De Ciantis cap. cav. Carlo – Napoli.
D'Intino Adelmo – Roma.
Deiana Giacomo – Gondar.
De Paoli Roberto – Milano.
Da Re cav. uff. Giovanni – Console C.T.I. – Padova.
D'Anna cap. Gustavo – Roma.
Droghetti Bruno – Lido di Roma.
De Corradi agr. Mario – Vicenza.
De Giorgi Giuseppe – Melegnano.
De Crescenzo Giovanni – Parenti.
David Umberto – Bruxelles.

Eyzautier Luciano – Ferrara.
Evangelista Domenico – Napoli.

Filippone cav. Lorenzo – Console C.T.I. – S. Maria Capua Vetere.
Fontana Giannantonio – Pescantina.
Fortini ing. Giov. – Lugano.
Figini Ulisse – Lomazzo.
Falugi col. comm. G. – Roma.
Fumagalli Vittorio – Trigolo.
Ferrari Nasi Bruno – Roma.
Frampolli Pier Vincenzo – Osimo.
Fresta ten. Rosario – Gondar.
Fumagalli Aldo – Milano.
Faudone cav. Enrico – Torino.
Ferretti Piero – Basedo.
Ferrari Guido – Busto Arsizio.
Floridio Giovanni – Pace del Mela.
Foroni Argelo – Cameri.
Franzoni Armando – Milanino.
Fusarini dr. cav. uff. A. – Roma.
Filippi arch. Cesare – Torino.

Guiducci magg. cav. B. – Roma.
Gorla Mario – Precotto.
Godenigo Carolina – Trieste.
Gusi Emilio – Marostica.
Gnocchi Guido – Milano.
Galliani rag. P. – Milano.
Galuppi rag. A. – Bologna.
Gunning dr. Filippo Ger. – Breda.
Galvan F. G. – Rossano Veneto.
Govoni Nino – Cento.
Giorgetti Corinna – Roma.
Granaroli ten. Carlo – Rimini.
Gordini Cesare – Pola.
Gatti prof. dr. Gino – Console Scol. C.T.I. – Bergamo.
Gnocchi Carlo – Milano.
Geminiani Giorgio – Rimini.
Gavioli Francesco A. – Augusta.
Gentili Giuseppe – Monte S. Giusto.
Gullino ing. comm. A. C. – Madrid.
Giribaldi dott. cav. G. – Carloforte.
Gerli rag. Antonio – Milano.
Goldoni Francesco – Milano.
Giacometto Giuseppe – Torino.
Greco Giuseppe – Biumo Superiore.
Galante maresc. Remo – Grottaglie.

Hercolani Gaddi conte gen. comm. Antonio – Firenze.

Inguaggiato dr. comm. Giuseppe – Console C.T.I. – Palermo.

Jarini Ambrogio – Tirana.
Jeantet don Cesare – Aosta.

Lusso geom. Renato – Torino.
Lattes cav. A. – Torino.
Lucini rag. V. – Torino.
Landi Ugo – S. Silvestro di Spoleto.
Lezzi Augusto – Melegnano.
Lisdero dott. Mario – Milano.
Lentini Vincenzo – Castelvetrano.
Lorito Filippo – Cufra.
Ludovisi ten. Giuseppe – Roma.
Locatelli don Paolo – Bergamo.
Lorenzi Raffaele – Molino di Bascio.
Levi prof. Enzo R. – Cochabamba.
Lerici Felice – Milano.
Landolina Nicolò – Oletta.
Lorato rag. Nino – Torino.
Lanteri Pietro – San Remo.
Lanteri Antonio – San Remo.
Lai Antonio – Enna.

Menzio Gio. Batt. – Torino.
Monetti Giannino – Milano.
Mariani Paolo – Milano.
Maiello Pasquale – Afragola.
Magnoni F. – S. Prospero di S.
Minervini Gaetano – Tresenda.
Martini dr. Giov. – Vigevano.
Melotti gen. comm. C. – Milano.
Macaluso Achille G. – Palermo.
Menini dott. Bruno E. – Padova.
Mantegna Pietro – Milano.
Mungioli avv. cav. Vittorio – Milano.
Modoni Luigi – Medicina.
Morini rag. Federico – Torino.
Modino cent. Biagio – Console Mil. C.T.I. – Mortara.
Mazzoleni dr. ing. comm. Pietro – Foligno.
Menduni ing. Alfredo – Genova.
Maiorana Oscar – Firenze.
Marasca Francesco – Casalbuttano.
Mauro dr. ing. Carlo – Napoli.
Mattiello dr. prof. Francesco – Console Scol. C.T.I. – Milano.
Maggia Umberto – Torino.
Mariano Mario – Veglie.
Massari Togo – Genova.
Michelini ing. cav. Sirio – Trieste.
Mercurio dr. ing. Alfredo – Roma.
Melia Antonio Maria – Bengasi.
Mondelli sr. C. – Lincoln. F. C. O.
Mazza Giuseppe – Roma.

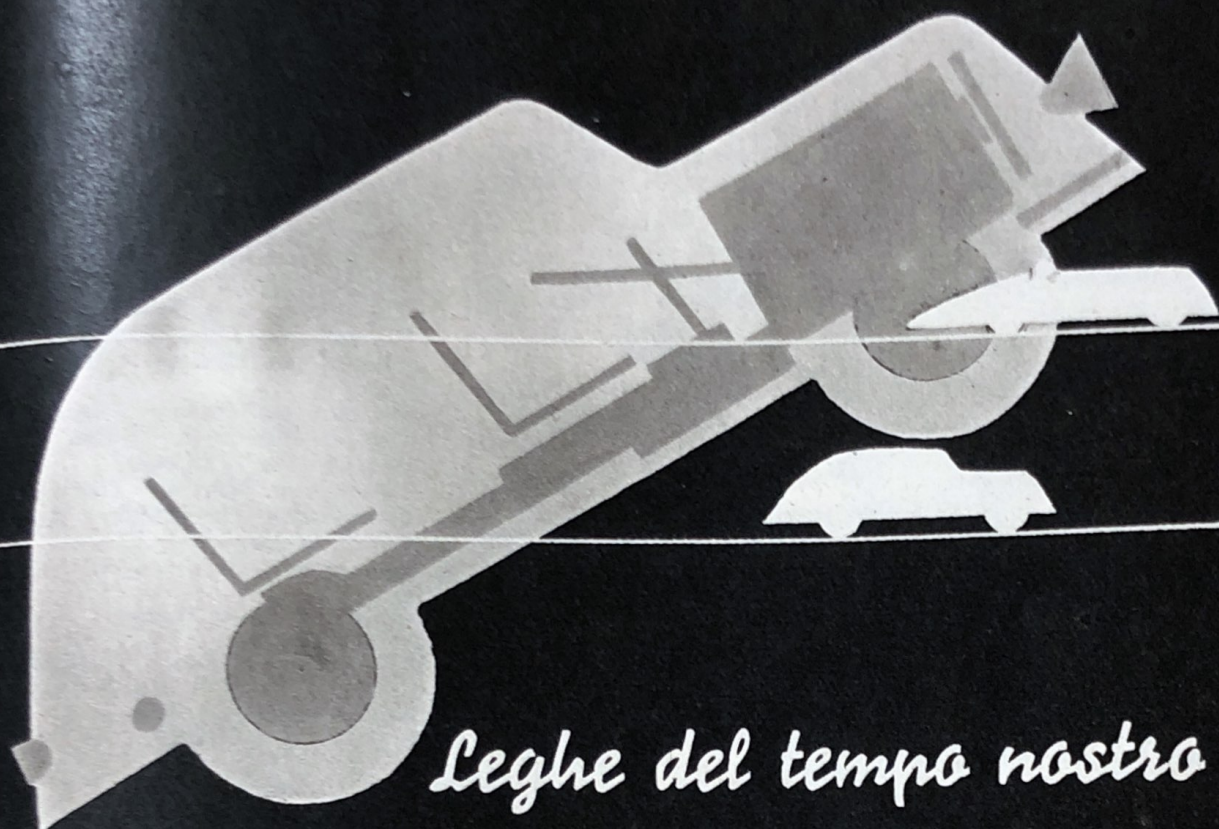
Nastri dr. ing. M. – Merone.
Negri Giuseppe – Novara.
Napoli Placido – Catania.
Nicosia Pietro – Genova.
Negri rag. cav. Giovanni – Milano.

Orzi Armando – Roma.
Oggeri Breda Giov. Batt. – Caluso.
Oldani Domenico – Milano.
Ottaviano dott. comm. S. – Ragusa.

Paventi don Saverio – Roma.
Pucci s. ten. G. – Perugia.
Picerni Domenico – Verona.
Parasole Santi Mario – Mantova.
Peluso maresc. Ciro – La Spezia.
Passalacqua Giuseppe – Rapallo.
Pietra prof. dott. P. – Novara.
Puglioli Francesco – Ferrara.
Ponzi Ugo – Roma.
Piccolini Eugenio – Console C.T.I. – Cerano.
Prearo Dorido – Ramo di Palo.
Pacini Giuseppe – Cornigliano.
Polizzi dott. Antonio – Genova.
Piazza Varé dr. prof. Giov. – Venezia.
Pilati avv. cav. C. L. – Milano.
Palmerio Antonio – Guardiagrele.
Papa maresc. Angelo – Pescara.
Primiano I Cap. Vincenzo – Console Mil. C.T.I. – Pola.
Pezzotta Luigi A. – Milano.
Pignari rag. Martiniano – Torino.
Pravato dott. Pietro – Asmara.
Pieroni Giovanni – Genova.
Poggi Pollini Pino – Forlì.
Picchiotti dott. Giuseppe – Affori.

Romanini dr. ing. M. – Roma.
Rampezzini Giuseppe – Gozzano.
Ribustini Gian Carlo – Napoli.
Riotta I cap. cav. S. – Massaua.
Riva rag. Giuseppe – Domodossola.
Re Carlo Giuseppe – Padova.
Redano avv. cav. uff. Guido – Roma.
Rainis cap. cav. Antonio – Venezia.
Roncati Carlo – Torino.
Rosani Domenico – Caldes.
Rossi Sabatini dr. cav. A. – Zara.
Roncagliolo Giuseppe – Genova.
Ripa dott. Guido – Rimini.
Rossi dr. cav. uff. Gius. G. – Cuneo.
Ruglioni Giovanni – Firenze.
Ravasso cap. Natale – Cameri.
Ricci prof. comm. Canzio – Urbino.
R. Istituto Tecnico « G. Parini » – Lecco.
R. Istituto Magistrale « Costanza Varano » – Camerino.

Sarrocchi Ecc. sen. avv. Gino – Firenze.
Strata Stefano – S. Paulo.
Sobrero cav. Felice – Torino.
Serfustini Spartaco – Roma.
Spinelli cap. G. – Posta Militare.
Spizzico rag. cav. R. – Bari.
Schopmans Uberto – Gerenzano.
Scalcino ten. col. cav. U. – Roma.
Sigismondi rag. S. – Littoria.
Soave Matteo – Tolmezzo.
Saltarini E. – Romano di Lomb.
Sympa Vincenzo – Roma.
Sponza avv. dott. D. G. – Capo Console C.T.I. – Trieste.
Somigliana Ecc. prof. C. – Milano.
Sartoris rag. Giovanni – Vinovo.
Sfondrini ten. col. rag. cav. Mario – Cosenza.
Salaris G. – Miniera Argentiera.
Sanzaro Vincenzo – Genova.
Schiavini sac. dr. G. – Milano.
Santagostino Barbone T. – Milano.
Strazzabosco Sabbia Paola – Castelmassa.
Schertl prof. dr. Philipp – Amberg.
Saccuzzo Carlo – Siracusa.
Stella Prospero – Catania.
Sartorio Carlo – Roma.
Salera Ugo – Roma.
Scotti rag. cav. Edoardo – Milano.
Salvoni Piero – Console C.T.I. – Rudiano.
Strazza cav. Achille – Milano.
Sabbia dott. Alfredo – Lodi.
Sozzi Enrico – Torino.
Stella Enzo – Milano.
Stella gr. uff. Giuseppe – Milano.
Stella Aldo – Milano.

Tiranti Emma – Torino.
Tommasi di Vignano conte Giovanni – Frascati.
Trifone Giuseppe – Tripoli.
Tommasini Mariadora – Trento.
Trucco dr. ing. G. – Genova.
Taccini Pier Luigi – Pisa.
Tavanti Torello – Mantova.
Trampetti dr. Gino – Foligno.

Leghe del tempo nostro

Nella costruzione dei motori moderni sempre più largamente vengono impiegati l'alluminio e le sue leghe per la loro eccezionale resistenza meccanica e chimica e per la possibilità di sostituire progressivamente in molteplici impieghi altri metalli che l'autarchia respinge.

L'ALLUMINIO È UN PRODOTTO AUTARCHICO PER ECCELLENZA

LAVORAZIONE LEGHE LEGGERE S. A. - ALLUMINIO S. A.

MILANO - VIA PRINCIPE UMBERTO 18-20

Tortora Giuseppe – S. Paolo Belsito.
Tufano geom. Sante – Roma.

Ugazzi Cesare – Livorno.

Viola sen. dott. prof. G. – Milano.
Villa Gaetano – Milano.
Vidal geom. R. – Bagnaria Arsa.
Vinti Mario – Napoli.
Venturucci cap. dr. cav. Luigi – Console Mil. C.T.I. – Torino.
Ventura Enzo – Milano.
Vanni Anchise – Piombino.
Vacotti Giuseppe L. – Alessandria.
Viscovich Narciso – Albona d'Istria.

Zara geom. Luigi – Volpedo.
Zuccari Ezio – Milano.

FEBBRAIO

Aiuto s. ten. Giuseppe – Brindisi.
Ambrosi Tomasi Scipione – Roma.
Alessandru dr. G. – Cattavia.
Adriani rag. Umberto – Genova.
Alibrandi dr. Emanuele – Messina.

Battaglia cap. Carmelo – Console Mil. C.T.I. – Vallo della Lucania.
Bassanini Antonio – Milano.
Biasin dr. ing. Luigi – Lonigo.
Benvegnù Pasini Anita – Caerano S. Marco.
Bramante Giovanni – Novara.
Bolzacchini G. – Volta Mantovana.
Bernardini Vivarello dr. S. – Firenze.
Biavati Giordano Bruno – Bologna.
Borlone dr. Luigi – Voghera.
Badaloni sr. rag. R. – Buenos Aires.
Bollani rag. cav. uff. E. – Vimercate.
Benali Giovanni – Venezia.
Bavona geom. Dino – Grosseto.
Bellomo Michele – Monfalcone.
Berardo Michele – Torino.
Bellocci Gino – Prato.
Bigi cav. uff. Tullo – Delegato C.T.I. – Cordoba.
Borletti comm. F. – Milano.

Crapa Mariano – Saurazzi.
Cumar Carlo – Salcamo.
Crudeli Pagni rag. G. – Ardenza.
Cabella Emilio – Venaria Reale.
Cameli dr. Carlo – Ripatransone.
Cardarelli C. – S. Benedetto del T.
Cecchini ing. Giovanni – Milano.
Cini Eraldo – Livorno.
Cravello Albino – Velleja.
Caretta col. cav. uff. A. – Catanzaro.
Crosta Luigi – Venegono Sup.
Camboni Sebastiano – Albinea.
Ciccinato Osvaldo – Giarabule.

Donati comm. Renato – Roma.
Di Rosa Francesco – Roma.
Damiani-Lugaro magg. dr. ing. cav. Vincenzo – Roma.
Diegoli rag. Alfeo – Modena.
Di Prima Pietro – Coccau.
D'Ippolito Antonino – Trapani.
De Lellis Antonino – Alife.
De Francesco Natale – Foza.

Enrico Serafino cav. Luigi – Canale.

Fabbri rag. Nello – Tripoli.
Ferrario geom. Giovanni – Lodi.
Faggioni Nicolò – Genova.
Fruggiero Domenico – Napoli.
Ferrara Michele – Napoli.
Festa magg. cav. G. – Torino.
Ferrari Giovanni – Suzzara.
Farina cav. Giuseppe – Roma.
Faggioli cav. uff. Enrico – Cagliari.

Gerosa Angelo – Milano.
Grattarola Felice R. – Macerata.
Galbiati dr. prof. ing. cav. A. – Roma.
Grazioli geom. Emilio – Console C.T.I. – Gardone Val Trompia.
Gregorelli V. – Gardone Val Trompia.
Gorini dott. ing. Giuseppe – Milano.
Gola ing. Emilio – Milano.
Gianferrara Gino – Palermo.
Gandola Domenico – Bellagio.
Geniale maresc. G. – Bolzano.

Icardi Orazio – Torino.
Iacovelli Oronzo – Udine.
Istituto Cavanis – Porcari.
Iemmola Antonino – Tagiura.

Lanni della Quara bar. nob. Armando – Lonato.
Lagorio Guglielmo – Celle Ligure.
Lovato dr. comm. D. – Milano.
Lazzeri magg. cav. Carlo – Pistoia.
Ligas Mario – Capua.

Manfredoni ten. Giuseppe – Pavia.
Mioni Luigi – Montegrotto Terme.
Marengoni Tullio – Gardone Val Tr.
Manisco Lucio – Roma.
Masoni Pietro – Milano.
Mazzotta Grilli Veniero – Roma.
Miraglia dr. cav. Augusto – Milano.
Monico ing. Ezio – Bologna.
Marsigli march. Carolina – Savio.
Martinelli Lodovico – Pistoia.
Marchesi Danilo – Milano.
Masnata Eugenio – Cagliari.
Masini Bruno – Bologna.

Natalicchi cap. Guido – Console Mil. C.T.I. – Albania.
Nava Achille – Bellano.
Novello Oreste – Verona.
Nocera dott. gr. uff. G. – Dire Daua.
Notarnicola ten. Vitantonio – Turi.

Orofino ten. Salvatore – Napoli.
Ongaro dr. Carlo – Trieste.
Ongaro Ferruccio – Trieste.
Ottani dott. Leone – Sondrio.

Ponsiglione dott. Giov. – Napoli.
Paccariè cav. uff. Goffredo – Roma.
Pioletti A. ved. Mignone – Venaria R.
Piccioli Mario – Vicenza.
Poretti rag. Giovanni – Milano.
Piccioli sr. Racondio – Montevideo.
Pace Salvatore – Gondar.
Pizzella ten. rag. P. – Castiglione d. L.
Pogliani Sergio – Orvieto.
Polloni Ines – Milano.
Pecorini Leandro – Genova.
Provenzano col. comm. C. – Palermo.
Pettazzi ing. Cesare – Quattordio.
Prato dott. cav. Guido – Como.

Rossi Giordano – Biella.
Refosco ing. G. B. – Padova.
Russo dr. Massimo – Noto.
Ravera Giovanni – Ivrea.
Rizzi Felice – Monza.
Russo Edmondo – Napoli.
Renzi Carlo – Caserta.
Rizzo Franca – Napoli.
Rossi dott. Vincenzo – Monza.
Romagna Alfonso – Milano.
Rotta Gaetano – Milano.
R. Istituto Tecnico «Luigi Amabile» – Avellino.

Santagostino prof. Silvio – Mortara.
Schroeder Henry – New York.
Schroeder Alfredo – New York.
Scheller Elisabetta – München.
Simeoni Mario – Udine.
Savio geom. Carlo F. – Saluzzo.
Serino Cosimo – Maddaloni.
Sormanti magg. cav. Luigi – Roma.
Stelluti Scala Maria C. – Napoli.
Sacconaghi Ugo – Gallarate.
Serdini Emilio – Chieti.
Salvatore prof. ing. Rocco – Foggia.
Schneebeli Emilio – Germignaga.

Tercale Alessandro – Vercelli.
Tassi Carlo – Mogadiscio.
Trombetti avv. Celestino – Bologna.
Trapani Zuaro dr. avv. cav. Mario – Console Scol. C.T.I. – Napoli.
Torelli Federica – Torino.
Trevisani L. – S. Benedetto del T.
Terraneo cav. Dino – Mariano Com.
Terenzi sac. Umberto – Roma.

Veronese ing. Paolo – Tirana.
Vignozzi Aurelio O. – Roma.
Villa Andrea – Milano.
Vilardo serg. Vittorio – Trapani.
Vassallo don G. – Mondovì R.
Vragnizan Marcello – Trieste.
Vannini serg. Nino – Goba.

Wirth Roberto – Milano.

Ziliotto maresc. Pietro – Verona.
Zerbini cap. S. – Castel Benito.
Zaccardi Aurelio – Roma.
Zucconi Ugo – Livorno.

MARZO

Aucelli Salvatore – Torre del Greco.
Albertini sen. avv. gr. cord. Luigi – Roma.
Andreoli Ibe – Como.
Andreoli Luigia – Como.
Argentero Padre Luigi – Torino.
Airoldi Ambrogio – Verbania.
Accomazzi Francesco – Torino.
Alongi dr. Manlio – Napoli.

Benelli rag. Luigi – Forlì.
Ballantini dott. prof. A. – Livorno.
Bonfanti sr. L. – Buenos Aires.
Balletti Livio – Bologna.
Benech Ermenegildo – Torino.
Bruno Ventre B. – Sao Paulo.

Cella gr. uff. Gian Ricc. – Milano.
Conti Cesare – Como.
Citarella Giannina – Venezia.
Cittadini prof. Giovanna – Bergamo.
Ciccarelli Lionello – Reggio Emilia.
Cadoni maresc. S. – Pozzuoli.
Capaldo Francesco – Roma.
Chioini Giuseppe – Porto S. Giorgio.
Cassetta cap. rag. Egidio – Torino.
Chiti Brunetto – Pistoia.

Danielli Giuseppe – Addis Abeba.
De Leon Giorgio – Milano.
Del Primo Manlio – Gaeta.
Di Marino avv. cav. V. – Genova.
Del Negro Luigi – Trapani.
Di Carpegna Nolfo – Roma.
Donninelli G. B. – Milano.
Del Santo Fiore – Giarabub.
De Feo Vito – Milano.

Ente Turistico ed Alberghiero della Libia – Tripoli.

Felli cap. Domenico – Fiume.
Filpa Mario – Roma.

(Continua)

L'ITALIA AL LAVORO

L'agricoltura nelle isole italiane dell'Egeo.

Nel corso di questi ultimi anni, Rodi e le altre Isole dell'Egeo hanno conosciuto, sotto la guida e l'impulso del Governatore De Vecchi di Val Cismon, condizioni di crescente benessere. Quanto all'agricoltura, l'incremento della produzione è stato veramente rilevante, e dimostra, con i suoi concreti risultati, l'efficacia della politica perseguita dal Governo in questo settore dell'economia nazionale. Così, la produzione del frumento, che aveva raggiunto nel 1936 poco più di 20 mila quintali, nel 1938 aumentò di oltre il 60 per cento, con 33.649 quintali. Altrettanto, o poco meno, dicasi per la produzione dell'orzo e di altri cereali. Ma l'incremento più rilevante è stato registrato nella olivicoltura e nella viti-vinicoltura. Sin dall'epoca grecoromana la vite e l'ulivo hanno costituito, per Rodi e le isole egee, una delle principali e più rinomate produzioni; ma mai come in questi ultimi tempi lo sviluppo quantitativo e qualitativo di queste due tipiche colture mediterranee aveva assunto un così alto livello. In effetti, l'uva prodotta nel 1938 ha superato i 46.500 quintali, contro circa 30.600 quintali nel 1936; mentre il vino, che in questo anno aveva toccato i 6000 ettolitri, nel 1938 ha raggiunto i 26.800. Contemporaneamente le olive prodotte sono passate dai 44.775 quintali del 1936 a circa 98 mila nel 1938, e la produzione dell'olio, che era stata di 3157 quintali, si è quasi raddoppiata. Tutte le altre colture, eccettuati gli agrumi, mostrano un analogo incremento.

Per un più intensivo sfruttamento delle sabbie ferrifere.

A proposito delle sabbie ferrifere sulle spiagge del Lazio, che il Duce fin dal 1936 segnalò agli industriali e ai tecnici, si ricorda che già 36 anni or sono gli organi statali del tempo lasciarono cadere le prime domande di ricerche e concessioni. Bisogna arrivare alla grande guerra per vedere gli industriali farsi avanti di nuovo. Ma anche questa volta le loro domande non ebbero lieta accoglienza presso il Reale Corpo delle Miniere. Senonché un'amministrazione della Marina mercantile volle vederci più chiaro e nominò una commissione per lo studio del problema.

La Commissione dimostrò la fondatezza delle previsioni circa le risorse metallurgiche ed ha accertato che i più importanti giacimenti di sabbie ferrifere sono quelli della costa laziale, ma che ne esistono altri lungo le coste campane, sarde, siciliane, nonché in quelle di alcune isole del Tirreno e di Barletta, sull'Adriatico. Dimostrò inoltre che si può contare su sessantamila tonnellate di magnetite ricavabile dagli stessi giacimenti.

Nel 1938, alla Mostra del minerale, la *Terni* illustrò, in un grande plastico murale, la possibilità di ricavare dalle sue concessioni di sabbie ferrose tre milioni di tonnellate di magnetite (e, quindi, 1800 tonnellate di ferro), e la *Cogne*, su un tratto di litorale laziale di 60 km., ha confermato l'esistenza di almeno un milione di tonnellate dello stesso materiale. Intanto, ne estrae a Nettuno circa 20 tonnellate al giorno.

Ma un fatto sorprendente è la ricostituzione del minerale negli stessi giacimenti già sfruttati. La *Terni* pare ne abbia estratto a Ladispoli 3400 tonnellate dallo stesso scavo, e per ben nove volte di seguito avrebbe constatato che il mare ha ricostituito lo stesso giacimento.

A questo proposito, si osserva che, se il fenomeno fosse generale, ci troveremmo in presenza di miniere inesauribili, di continuo rialimentate dalle onde, dalle maree e dalle mareggiate. Perciò, qualche tecnico è stato indotto ad arrischiare l'ipotesi che, oltre lo stretto legame esistente tra rocce vulcaniche e sabbie ferrifere (accertato appunto in quei tratti di spiaggia corrispondenti a corsi d'acqua nei cui bacini esistono distretti vulcanici), qualche altra fonte è dovuta a colate vulcaniche o addirittura a vulcani sottomarini, che in altre epoche geologiche esistevano nel Mar Tirreno. Per essere ammesse allo sfruttamento di queste nuove risorse, le ditte potranno presentare alla *Fedemeccanici* una regolare domanda.

San Pietro, isola del manganese.

Sono noti da oltre un sessantennio i giacimenti di manganese dell'isola sarda di S. Pietro. Il loro razionale sfruttamento data da pochi anni. Quattro sono le miniere in piena attività, le quali offrono già una rilevante produzione: quella di Capo Becco e Capo Rosso; quella del «Macchione», quella delle «Boccette» e quella di Cala Figu.

La produzione, iniziatasi con limitati quantitativi, andò rapidamente aumentando fino a raggiungere il massimo nel 1883, con 10.500 tonnellate. Si calcola che, dalla data di concessione al 1938, siano state estratte circa 100.000 tonnellate di minerale di manganese.

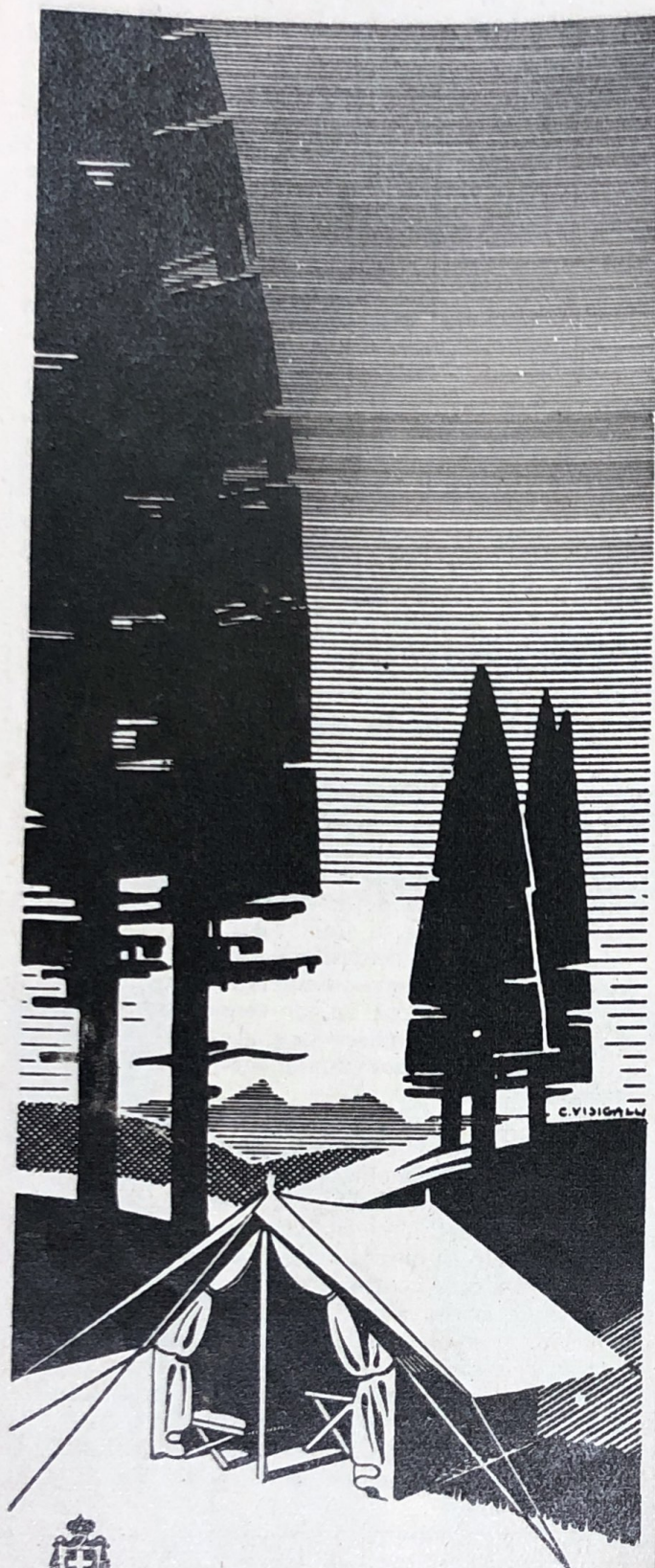
A circa quarant'anni or sono risalgono le prime ricerche nella «zona del Macchione», le quali ebbero uno sviluppo assai modesto fino a quando l'esercizio non fu assunto dall'A.M.M.I., che ha inoltre attivato, con lusinghieri risultati, la miniera di Cala Figu, la quale, durante la guerra, diede già una produzione di alcune centinaia di tonnellate di minerale.

Si fruga attivamente il sottosuolo, si lavora allo scoperto, in galleria e in pozzetti: dovunque affiorino manifestazioni di minerale e, cioè, in regione Paradiso, sui due versanti del canale Pitticheddu, a Cala Vinagra, a Commende, a Geniale, a Mammerosso e a Spagnolo; mentre sorgono fabbricati per uffici, magazzini, ricoveri e si moltiplica l'attività degli impianti.

La nuova camionale, che allaccia Carloforte a Calafigu, ha risolto il problema del trasporto del minerale grezzo.

In prossimità del «Macchione» è stata costruita una centrale per la produzione dell'energia elettrica necessaria all'esercizio delle miniere e al funzionamento degli impianti di frantumazione e di lavaggio.

Il complesso delle installazioni industriali è in grado di trattare oltre 150 tonnellate di minerale grezzo nelle 8 ore, ad opera di circa 250 operai locali.

Dal molo di Carloforte si staccano quotidianamente i vapori carichi di minerale, di sale e di prodotti della pesca, diretti alla Sardegna e ai porti della Penisola.

Produzione autarchica del vanadio.

Tra le varie produzioni che hanno ricevuto un decisivo impulso dalle nostre esigenze autarchiche, ha caratteri particolari quella del vanadio, il quale, come è noto, viene impiegato nell'industria metallurgica per la fabbricazione di acciai speciali, e nell'industria chimica come catalizzatore, in sostituzione del platino. In Italia, dove non si dispone per ora di minerali di vanadio, è stato, tuttavia, possibile assicurare all'industria nazionale una notevole produzione di anidride vanadica, sottoponendo a speciale trattamento le ceneri di nafta. Si occupa di tale produzione l'A.M.M.I., che ha inserito questa sua nuova attività in quella più vasta che essa svolge per l'incremento della produzione nazionale di minerali non ferrosi. L'Azienda ha predisposto, a questo fine, un razionale servizio di raccolta di ceneri di nafta per alimentare gli impianti dei due stabilimenti da tempo funzionanti a Rivarolo e a Morigallo, i quali hanno finora assicurato una produzione capace di coprire oltre metà del fabbisogno nazionale di vanadio.

L'A.M.M.I., preoccupata di rendere più razionale questa sua nuova attività e di ottenere dal trattamento delle ceneri vanadifere rendimenti sempre più soddisfacenti, ha provveduto alla costruzione di un nuovo stabilimento a Serra Riccò, presso Genova, dove sarà adottato un nuovo ciclo di lavorazione, in base alla esperienza fatta e che si crede debba realizzare rendimenti notevolmente più elevati. Merita speciale rilievo il fatto che il trattamento delle ceneri di nafta sarà integrato dal trattamento dei fanghi residuati dalle precedenti lavorazioni. Il nuovo stabilimento, che subentrerà agli altri due, è stato realizzato nel giro di pochissimi mesi e inizierà quanto prima la sua attività. Esso è, inoltre, suscettibile di ogni sviluppo, in quanto si stende su di un'area vastissima (18 mila mq.).

Il gassogeno anche nella navigazione interna.

Un'impresa di trasporti di Pontelagoscuro ha attrezzato per la navigazione a gassogeno un proprio natante nelle acque del Po, della portata di 150 tonnellate. Il gassogeno è alimentato a carbone di legna.

Un altro esempio si riferisce alla navigazione lacuale nell'Impero: si tratta di una motobarca della portata di ottanta quintali, capace di trasportare circa 50 passeggeri e destinata a servizio turistico e a trasporto merci fra i vari centri del lago Tana.

Un nuovo accumulatore ad alluminio e carbone.

Uno studioso di fisica, residente a Bra, ha dato alla elettrotecnica una nuova utile invenzione. Si tratta di un nuovo tipo di accumulatore con lamine di alluminio ed elementi di carbone di storta. Questi elementi sostituiranno totalmente il piombo, e l'acido solforico cederà il suo posto al comune cloruro di ammonio in soluzione acquosa. Soggetto a carica a corrente continua, l'apparato restituisce la corrente ad una tensione di Volta 1,75 per elemento. Il nuovo accumulatore pesa circa un quinto degli accumulatori normali di pari capacità.

AUTOMOBILISMO

Vetture inoperose.

Il carattere essenzialmente turistico di queste pagine ci fa supporre che, per la massima parte, gli automobilisti nostri lettori siano esclusi dalle licenze speciali di circolazione concesse durante il divieto generale vigente dal 1º giugno, e che ciascuno di essi si trovi, pertanto, a dover risolvere il suo piccolo problema della vettura inoperosa.

I consigli offerti a questo proposito nel settembre scorso non sono tutti idonei oggi, per la diversa stagione e per altre mutate condizioni rispetto al precedente periodo di divieto.

Nell'autunno scorso, in previsione del gelo imminente, e lontana per contro la previsione di un diretto impiego bellico delle macchine, consigliavamo il disarmo: svuotare accuratamente l'acqua dal radiatore e lavarlo, togliere la batteria e affidarla ad una stazione di servizio elettrico per la manutenzione, sottoporre al telaio opportuni cavalletti per scaricare molle e pneumatici, lavare e ungere accuratamente tutte le parti metalliche, ecc. Oggi, non tutte queste operazioni sono necessarie né opportune. Escluso, per almeno cinque mesi (tranne le località di alta montagna) il pericolo del gelo, conviene lasciare il radiatore pieno della sua acqua, poiché svuotarlo favorirebbe l'ossidazione, e cambiare l'acqua con frequenza favorisce i depositi calcarei. Inoltre, col caldo di questi mesi, la batteria si mantiene più vivace a parità di carica, avendo però l'avvertenza di rifare ogni mese il pieno d'acqua distillata: e di ciò, nonché della maggior facilità di partenza del motore, si può approfittare per avviarlo ogni quindici giorni in rimessa (beninteso, a porte spalancate, per ovviare agli effetti velenosi del gas di scarico) e lasciarlo girare a mezzo regime per una quindicina di minuti, rinfrescando così la carica della batteria e tenendo il motore in esercizio. Sarà anche bene far muovere la vettura di qualche metro avanti e indietro, in modo da variare il punto d'appoggio delle gomme sul terreno. La sola difficoltà consiste nel procurarsi a lunghi intervalli, da una vicina rimessa, una pompa d'aria, possibilmente con relativo manovratore, per portare le gomme a 2 atmosfere o anche a 2 e ½, in modo che per 2 o 3 mesi non scendano al disotto di 0,75, pressione minima per una macchina ferma. Un'accurata spazzolatura dell'interno, che si cospargerà di abbondante naftalina, e la chiusura dei vetri completeranno le poche precauzioni necessarie a raggiungere la stagione fredda, all'inizio della quale, se perdurerà l'immobilizzo, si potrà pensare a un ulteriore « grande disarmo ».

Tenere in efficienza la macchina durante questi pochi mesi è opportuno non solo a causa della buona stagione e dall'attuale incertezza sulla durata del divieto, ma altresì per gli sviluppi che la situazione generale, mentre scriviamo, pare in procinto di assumere, e che potrebbero dar luogo ad una intensificazione delle requisizioni militari già in corso, o suggerire l'opportunità di una rapida rimessa in funzione della macchina per la mobilitazione civile. Anche limitandoci al caso più facilmente prevedibile, quello della requisizione, è ovvio che una mac-

china disarmata, con la batteria asciutta e scarica, con le gomme smontate e avvolte nel talco e nella carta, col serbatoio vuoto o la pompa disinnescata, coi cavalletti sotto gli assali, da cui non si tolgono senza l'aiuto di un cric a carrello – non potrà essere presentata all'autorità militare nel termine assegnato, che è di solito molto breve. Né lo stato di disarmo costituisce sufficente giustificazione al ritardo o alla mancata presentazione.

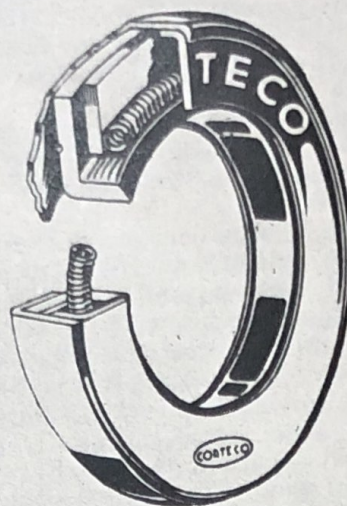
Carburazione senza sprechi.

Un dispositivo ideato dall'aquilano Marotta è tornato – semplificandolo ed estendendone l'applicabilità – al principio cosiddetto della «ruota libera sulla carburazione». Anni or sono alcuni carburatori francesi avevano appunto incorporato un dispositivo che permetteva, a comando, di tagliare completamente l'alimentazione di benzina a basso regime, sostituendola con un'immissione d'aria pura, con l'ovvio risultato di permettere al motore di girare, trascinato dalle ruote, senza consumare benzina e senza creare il vuoto nella fase d'aspirazione, con relativo passaggio d'olio in testa.

La novità del Marotta consiste non solo nell'aver reso il dispositivo indipendente dal carburatore, trasportandolo in un'apposita flangia, che si inserisce tra questo e il collettore d'aspirazione, senza alcuna modifica e conservando tutti gli organi preesistenti, ma anche nell'automaticità di funzionamento conferita al piccolo apparecchio. Questo, infatti, si compone di una semplice valvola automatica, la quale, al disotto di un determinato regime del motore, quando cioè la depressione nel tubo d'aspirazione supera un certo valore, strozza completamente l'aspirazione del carburante, e introduce automaticamente aria libera. Unicamente per la messa in moto del veicolo e per le soste a motore acceso sul minimo, sussiste un comando che, azionato dal cruscotto, esclude il funzionamento della valvola. È evidente che il dispositivo di cui si parla non agisce sulla composizione della miscela, cioè non ha nulla in comune con i consueti economizzatori che variano il titolo aria-gas, a costo d'impoverire l'alimentazione e di ridurre la potenza: comunque, uno degli ordinari economizzatori potrebbe sempre coesistere con l'apparecchio Marotta, il quale ha l'unico scopo di risparmiare la benzina che attualmente si sciupa nelle discese e nei rallentamenti per forza d'inerzia, quando il motore trascinato deve esercitare sulle ruote un'azione frenante, pur seguitando ad aspirare una non indifferente quantità di benzina che va interamente sciupata. Secondariamente, il dispositivo Marotta, immettendo aria fresca durante il trascinamento a spinta del motore ed evitando le inutili accensioni (che, per quanto prive di effetto utile, producono pur sempre calore), concorre in percettibile misura a mantener fresco il motore nelle veloci galoppate pianeggianti estive, valorizzando al massimo la buona pratica di staccare di quando in quando, per qualche istante, il piede dall'acceleratore. Infine, evitando troppo accentuate depressioni nei cilindri ad acceleratore rilasciato, riduce il risucchio d'olio in testa.

Naturalmente, esige qualche accortezza nell'uso del cambio e della frizione, affinché il distacco di questa per cambiare, accompagnandosi allo spegnimento del motore, non renda disagevole l'inserzione dell'ingranaggio.

L'economia realizzabile dal dispositivo varia, naturalmente, secondo il tipo di utilizzazione del vei-

colo e dei percorsi effettuati. In genere, il risparmio di carburante sarà inferiore a quello realizzabile con la ruota libera, per l'ovvia ragione che questa gode integralmente ogni più lieve spinta ed ogni più tenue pendenza, senza gli attriti del motore trascinato. Tuttavia, rimangono anche evitati gli inconvenienti della ruota libera. E in questo momento è provvido anche un modesto risparmio percentuale, tanto più se ottenuto senza il minimo sacrificio di utenza e con la sola eliminazione degli sprechi.

La collisione... a distanza.

Una recente massima di Cassazione (Sez. III, civ., 3 gennaio 1940, Paciotti contro Bongani, in «Diritto Automobilistico», aprile 1940, col. 150), rispolvera, con una notevole decisione, in parte inattesa e sotto certi aspetti coraggiosa, una questione interessante: la cosiddetta collisione a distanza.

Se il conducente di un veicolo subisce un danno ch'egli attribuisce al colposo comportamento di un altro conducente, senza che avvenga, tuttavia, una vera collisione (p. es., urto nei paracarri od uscita di strada per sfuggire al pericolo determinato dalla condotta di questi), il danneggiato beneficierà senz'altro della presunzione di colpa di cui all'art. 120 del Cod. Strad., nei confronti dell'altro conducente?

La questione era assai dubbia, pur essendo generalmente decisa dalla giurisprudenza in forma affermativa. O quanto meno, era dubbio se la presunzione sorgesse al momento stesso del fatto, o solo dopo dimostrato, a cura dell'attore danneggiato, che il danno era stato «prodotto» dal comportamento del convenuto, secondo la dizione dell'art. 120, cioè che sussisteva un rapporto di causalità materiale. Dai seguaci della soluzione negativa si era, non a torto, osservato che di tale rapporto di causalità dovrebbe, a rigore, dimostrarsi sempre l'esistenza, in via pregiudiziale, a cura dell'attore, in qualsiasi specie di danno, e non solo nella collisione impropria, subentrando la presunzione di colpa solo a rapporto acclarato. Il che tuttavia avrebbe praticamente svuotato di gran parte del suo valore pratico e della sua utilità processuale l'istituto della presunzione.

Nondimeno, la sentenza che segnaliamo ha aderito a tale distinzione e affermata la necessità di questa indagine pregiudiziale per la collisione a distanza. Si tratta forse di un primo passo verso un radicale temperamento sostanziale della presunzione di colpa, secondo i voti tanto largamente espressi?

Ecco, ad ogni modo, la massima della Suprema Corte:

«L'evento dannoso può mettersi in rapporto di causalità con la circolazione del veicolo, anche se non sussista una collisione materiale fra il veicolo stesso e la persona o la cosa danneggiata, bastando all'uopo che sia configurabile un rapporto di causalità tra la circolazione e l'evento.

«L'indagine su tale rapporto è preliminare a quella sulla colpa del conducente il veicolo, nel senso che, quando si afferma la esistenza di un rapporto di causalità, questo deve essere specificatamente provato, e la presunzione dell'art. 120 del Codice stradale può funzionare solo dopo che detta prova sia stata fornita.

«Stabilito da una parte lo stato contravvenzionale di un veicolo (fermo nel mezzo della strada) e dall'altra la colpa del conducente del veicolo danneggiato – che, accortosi dell'irregolare posizione del primo, poteva e doveva prevedere che l'ingombro non

si sarebbe potuto eliminare in tempo e quindi doveva moderare la velocità e, occorrendo, arrestare il suo veicolo – non si può ravvisare nel fatto del primo, inattivo e non operante, per illecito che fosse, il rapporto di causalità, ma una semplice occasione del fatto dannoso ».

Le assicurazioni automobilistiche.

Si ricorda che i titolari di polizze di assicurazione per la responsabilità civile hanno il diritto di chiedere la sospensione della polizza a partire dal 1° giugno, utilizzando i premi già versati per il periodo di ulteriore validità a decorrere dalla futura cessazione dell'attuale divieto di circolazione, salva un'aliquota dell'1,67 per 100 per ogni mese, fino al massimo del 20% del premio pagato, qualora la sospensione dovesse durare un anno o più.

Va osservato, però, che la sospensione non si applica d'ufficio, ma soltanto su richiesta dell'interessato per lettera raccomandata alla Compagnia. Il silenzio dell'assicurato verrà, invece, interpretato come continuata circolazione del suo veicolo in base a un permesso speciale, nel qual caso la polizza seguiterà automaticamente ad avere corso regolare.

Il "liquigas" è un combustibile liquido o un gas di produzione nazionale?

È noto che nello scorso settembre, quando venne per la prima volta emanato il divieto di circolazione delle automobili azionate da carburante liquido, parecchi automobilisti pensarono di far ricorso, quale combustibile succedaneo, al « liquigas », miscela formata essenzialmente di butano con tracce di propano ed altri gas egualmente ottimi combustibili, già abbastanza diffuso in ogni centro, specie per alimentazione di fornelli di cucina nelle località sprovviste di gas-luce. Nel dubbio che il « liquigas » fosse da considerarsi piuttosto un combustibile liquido che un vero e proprio gas, questi automobilisti osservarono – e non a torto – che se il prodotto viene, per comodità commerciale e di trasporto, venduto allo stato liquido, perché costretto a debole pressione, tuttavia, nelle condizioni normali di temperatura e di pressione ambiente, esso ritorna spontaneamente al primitivo naturale stato gassoso, quindi non solo va considerato un gas, proprio come, ad esempio, l'ammoniaca, ma, come quest'ultima, anche un gas di produzione nazionale, in quanto ottenuto principalmente come sottoprodotto dalla lavorazione in Italia dei greggi albanesi e di altre materie prime petrolifere, dalle quali si ricavano, ad esempio, anche le nafte nazionali usate nei motori Diesel degli autoveicoli in servizio pubblico, che hanno l'obbligo di consumare esclusivamente combustibile autarchico.

Di questo parere non fu, però, l'Autorità che presiede alla disciplina di questo ramo: e un'apposita circolare ministeriale non tardò allora a vietare espressamente – quale combustibile non autarchico – il liquigas, assieme a molti altri combustibili gassosi e liquidi, sperimentati con vario successo (acetilene, gas di cokeria, alcool, ecc.).

La questione della natura del liquigas e della sua eventuale utilizzazione come carburante è tornata d'attualità col ripristino del divieto di circolazione, tanto più dopo che la stampa specializzata ha fatto notare come in Germania l'uso dei gas liquefatti quali carburanti per motori è non solo consentito, ma reso obbligatorio, in un lasso di tempo abbastanza breve, per tutte le automobili private, oltre che per determinate categorie di autobus e di autocarri.

Certo, a quest'ultima disposizione, totalmente in contrasto con la nostra politica del carburante, non è estranea l'abbondanza di prodotti gassosi combustibili – specie il propano e il butano – riducibili facilmente allo stato liquido, ottenuti in Germania dalla grande industria del carbone e da quella della benzina sintetica. Tuttavia si può osservare che anche in Italia la produzione del « Liquigas » e simili è già notevole e facilmente incrementabile, tanto che proprio ora si stanno attrezzando per la marcia a gas liquefatto diverse automotrici delle Ferrovie calabro-lucane, originariamente con motore Diesel alimentato a nafta nazionale.

Il « liquigas », soluzione teoricamente ideale per le nostre piccole vetture utilitarie, che mal si adattano al gassogeno o al metano (per evidenti ragioni di spesa, di peso, d'ingombro e di limitata potenza) viene ceduto, invece, come combustibile domestico a prezzi relativamente miti, con un utile per lo Stato certo molto inferiore a quello che ne potrebbe ricavare qualora venisse considerato carburante e tassato in proporzione alla benzina.

Il problema della più razionale utilizzazione del « liquigas » è molto complesso, né sulle nostre colonne possiamo trattarne diffusamente, prendendo partito per l'una o per l'altra soluzione. Crediamo però utile riferire, in favore della tesi degli automobilisti... appiedati, il parere di un'autorità in materia petrolifera, Alfredo Giarratana, che, assai prima del nuovo divieto di circolazione delle automobili, così si esprimeva in un interessante articolo di fondo sulla « Rivista Italiana del Petrolio » (maggio 1940):

« Appare, in realtà, sorprendente il fatto di utilizzare il *liquigas* come combustibile, e non, almeno, come carburante; e di utilizzarlo nelle campagne dove non dovrebbero mancare legna e carbonella.

« Così arriviamo a questo risultato: di adoperare un ottimo carburante al posto di normali combustibili, mentre, viceversa, imponiamo di adoperare legna e carbonella attraverso uno sforzo molto superiore al rendimento ottenuto. Per *rendimento* noi intendiamo considerare tutto l'aspetto tecnico-economico dei gassogeni, dalla loro utilizzazione ai milioni che lo Stato spende in premi d'acquisto, di manutenzione e di esenzioni di tasse per gli autoveicoli a gasogeno ».

Il « Heereswaffenamt» del Reich (Ufficio Armi dell'Esercito) ha istituito un premio di 10.000 RM. per batterie elettriche destinate agli automezzi, fabbricate con materie prime nazionali.

Dieci degli Stati Uniti d'America hanno introdotto la revisione obbligatoria di tutti gli autoveicoli, che avverrà due volte all'anno.

In Svezia si stanno eseguendo esperimenti per ottenere una nuova miscela di carburante composta del 15 per cento di benzina e dell'85 per cento di trementina.

Il Governo bulgaro ha deciso la costruzione di un'autostrada di 350 chilometri, che, valicando i Balcani, congiungerà Sofia al porto di Varna.

Nei cantieri dell'A.G.I.P. di Tramutola (Potenza) è stata inaugurata la prima stazione di compressione di gas metano della Lucania. Questo giacimento petrolifero e di metano consente la produzione di 2000 metri cubi giornalieri di metano, utilizzati per l'autotrazione nelle provincie di Potenza e Salerno.

Itinerari gastronomici

MODENA E IL SUO ZAMPONE (*)

Capitammo a Modena di buon mattino, in giorno di mercato, ed il primo brivido ce lo mise addosso il fischio acuto e rabbioso di un metropolitano che ci inchiodò in mezzo alla strada stretta, fra un portico e l'altro, sotto lo sguardo ironico dei villici esperti. Chi si era accorto del semaforo? Ci pareva di essere trascinati dalla folla come dalla corrente di un fiume, ed eccoci, invece, in un attimo, messi in berlina e soli. La buona fede apparve così lampante, che nessuno pensò di elevare contravvenzione. Ma subito eccoci di nuovo travolti, confusi, sballottati dalla moltitudine, in apparenza disordinata, ma di fatto guidata e condotta da un preciso scopo, come uno sciame d'api. Dopo il primo stordimento e la visita di rito al Duomo e alla monumentale piazza che l'agile Ghirlandina vigila e impreziosisce, rivolgemmo, a questo e a quello, con la migliore grazia, la stessa domanda. Veramente, avevamo già interrogato il tramviere, appena usciti dalla stazione; interrogammo poi il sagrestano del Duomo, il tabaccaio, un cartolaio, un giovane ciclista appiedato, un reverendo, anzi due, ed un tale che ci parve il più pacifico e premuroso degli uomini.

— Scusate. Sono forestiero. Cosa potrei mangiare di caratteristico e di buono a Modena? E dove?

— Lo zampone, signore. È buono dappertutto qui.

Uno solo, il barista, soggiunse: ma ora non è la stagione.

Lo sapevamo bene, essendo la metà di agosto.

Una sera, a Roma, in un teatro all'aperto dove davano il «Trovatore», un tale, scanzonato, mentre, ad ogni intervallo, la gente usciva dai posti soddisfatta e fremente di emozione, si divertiva a chiedere, serio e convinto: — Scusate, sapete dirmi se l'autore è in teatro?

E tutti, nessuno escluso, a rispondere, seri e convinti: «Non saprei».

C'è, invece, da scommettere che, impostando una lettera da qualsiasi città d'Europa – da Roma ad Oslo – con l'indirizzo così concepito: «Signor Tal dei Tali, via Tale, *Zampone*», essa arrivi dritta dritta a Modena senza un intoppo. Non, intendiamoci, perché in tutta Europa si mangi il vero zampone; ma perché il suo nome e la sua fama sono tali che anche il surrogato è ben accetto e accolto per merce autentica. È accaduto allo zampone, ahinoi!, la stessa triste sorte che ai tortellini di Bologna: di essere, cioè, dappertutto. Ma chi potrà dire di aver gustato i tortellini veri, come si fanno da Natale a Carnevale in taluni paesi dell'Emilia? Quelli in commercio o confezionati altrove non hanno che il nome e la forma ingannatrice di questo prelibatissimo boccone, del quale, quando è come deve essere, si può dire, con Orazio: *omne tulit punctum*.

Entrammo, cauti, ma decisi, in un vasto negozio di vendita; lodammo la bella mostra di prosciutti, così puliti e lucidi nel dorso (chiusa la polpa in un corsetto di stagnola che pareva un *lamé* per una toletta da sera), da far pensare alla femminile esibizione delle spiagge, quando la tintarella stende la prima patina; chiedemmo nomi e virtù di salumi; di coppe bellamente in vista; di mortadelle che già conoscevamo, e scendendo larghi e lievi, come un velivolo che prende terra, buttammo là la domanda:

— Ma questi vostri zamponi, come li fate?

— Io vendo, signore, non fabbrico.

— Va bene. Ma saprete a un di presso, no?

— La concia, la concia. Tutto è lì.

Battagliammo un poco di domande insidiose e di risposte caute e birbone. Io puntavo sempre più al particolare, lui ritornava al generico, finché, dopo avermi ripetuto, secco, che si tratta di un segreto e che i segreti non si portano in piazza, rivolto alla padrona, che sedeva alla cassa e seguiva attenta la tenzone, disse in dialetto stretto, ma non tanto che io non capissi: — Mi vuole tirare in trappola, ma io non ci casco.

Allora me ne andai con la mia curiosità fatta più viva, così che poco dopo, lagnandomi con un commesso di libreria della sorte toccatami, egli mi fece trovare lì il valentuomo impensato, che mi fu preciso e largo di informazioni.

In Italia – ben inteso – piatti buoni si trovano dappertutto. Non c'è chi va in brodo di giuggiole per la pizza alla napolitana, che, quando va bene, così mal cotta come spesso è (o deve essere?) con acciughe attempatelle e stanche per lunga sosta in cucina, ti rimane sullo stomaco ventiquattro ore e rotti? (L'amico Giovannetti, che su queste colonne sciolse un inno universale non alla pizza, vorrà fraintenderci. Siamo, naturalmente, nel relativo, qui, non nell'assoluto!). Non c'è chi va in visibilio per certi pan-pepati, così pepati, da dover tenere la bocca aperta e respirare in fretta per dare un po' di refrigerio alla lingua ed al palato? Ma di fronte a questa pizza e a questi pan-pepati, cosa si dovrà dire di certa «crescente» al forno, che assaggiammo or non è molto in un paese dell'Emilia, e di certa crostata croccante, ripiena di un composto di cioccolato, uova, mandorle, nocciole, il tutto lavorato, Dio solo sa come, coperta di tagliatelle dolci: un insieme, insomma, di così delicatamente fine, solidamente gustoso, soavemente profumato, lieve come una spuma, da incuriosire chiunque per sapere che cosa sia e come sia fatta? Naturalmente, non c'è pasticcere che arrivi a produrre un simile monumento, giacché esso richiede tempo, amore, attenzione, materie di primissima qualità e dosature perfette...; generosità, insomma, di ogni cosa, soprattutto di vigilanza e di oculatezza. Come la «crescente» che le mamme fanno ogni volta che impastano per il pane, e che condiscono con olio e grasso di prosciutto, dopo aver dosato e lavorato la pasta a modo, con adeguato lievito...

Lo so anch'io che un pezzo d'abbacchio al forno, come si può mangiare a Roma (dev'essere nato, il piccino, nei pressi dell'Urbe, e la mamma deve aver mangiato quell'erba e respirato quell'aria), è un boccone da cardinale; e che spaghetti al burro e pomodoro fresco, o alla amatriciana, come si ser-

---

(*) Ved. ne «Le Vie d'Italia» i seguenti «Itinerari Gastronomici»: *Firenze*, luglio 1937; *Dintorni di Firenze*, agosto 1937; *Venezia*, ottobre 1937; *Bologna*, gennaio 1938; *Pisa e la sua provincia*, febbraio 1938; *Napoli*, aprile 1938; *Roma*, giugno 1938; *Viterbo*, febbraio 1939; *Genova*, marzo e aprile 1939; *Bere a Bolzano*, maggio 1939; *Terni, Narni, Sangemini e giù per la Flaminia*, luglio 1939; *Cucina romanesca*, agosto 1939; *In Ciociaria*, febbraio 1940; *Cucina parmense o parmigiana?*, maggio 1940.

vono a Roma, cotti a quel punto che nessun altro sa, sono un prodigio per chi, fra le dodici e l'una, ha saldo appetito; ma è ovvio che, dell'un piatto e dell'altro, il novanta per cento del merito va a madre natura; ché cibi più semplici e schietti di questi non vi sono. Ma per i tortellini? Ma per lo zampone? Qui, vivaddio, senza ingegno, senza studio, senza arte, non ci si arriva, no. Qui è l'uomo che ha imprigionato la natura e la guida dove vuole. Qui siamo alla scoperta di un segreto, che ha richiesto la disinvolta genialità di gente raffinata e ingaggiata a trovar sempre ogni giorno il nuovo ed il meglio. Lo zampone è nato in una terra fertile dei frutti migliori, dove la calma è norma di vita e dove otto o dieci famiglie – una trentina di anni fa – nobili e ricche, si piccavano di avere il cuoco migliore. La quotidiana normalità dei loro pasti era di dieci portate; e nel pomeriggio, ai tavoli del caffè del Municipio di Modena o dentro le osterie, la servitù esibiva le liste delle rispettive case, e si dava il premio al cuoco o alla cuoca con maggior rapidità, conoscenza di causa e convinzione che non si decretino oggi i premi letterari.

Ma, per tornare allo zampone, non è detto che, anche con la ricetta sotto gli occhi, tutti lo possano confezionare. Altro è leggere una pagina di musica, altro è interpretarla: e, interpretandola, c'è chi rende di più e chi di meno.

La prima oculata bravura sta nella scelta della carne per fare l'impasto. Essa sarà tolta dalle zone più succose della bestia: sulle spalle, sul collo, nella testa e nei polpacci, dove il magro è commisto e naturalmente dosato di grasso e dove sono muscoletti tenerissimi.

Questa carne macinata, o meglio pestata un po' grossa – come gherigli di nocciola o poco meno – va commista, in proporzioni ben definite del tre per cento circa, con la cotenna pestata, fine fine, con mezzaluna su ceppo di legno, già antecedentemente spalmato di aglio. Combinata così a dovere e mescolata tutta la carne, l'impasto si distende e si condisce con sale, pepe, noce moscata, macis, cannella regina, chiodi di garofano, verghette di vaniglia, il tutto polverizzato in un mortaio, e aggiunto un pizzico di salnitro. Quindi, si mescola, si lavora, si rimescola ancora da mani svelte e forti, finché non si abbia un tutto uniforme e vischioso; così vischioso che lo chiamano poi il «taccaticcio». Quando lo zampone, portato in tavola, sarà tagliato a fette, il segno indubbio della sua buona qualità sarà dato appunto dal «taclent», parola intraducibile nel suo integro significato, ma che vuol dire appunto attaccaticcio.

Completato, adunque, e perfezionato così l'impasto, si prende la pelle delle gambe del maiale, che sia ben ripulita dal grasso; si riempie, ma non completamente, di questo impasto, si chiude, e poi si passa alla stufa, perché a fuoco di carbone di legna sia rapidamente asciugato. La pelle, da chiara, diventa scura.

Con questo finisce la prima parte della storia; ma perché lo zampone sia quello che deve essere al momento di mangiarlo, bisogna svolgere bene anche la seconda: quella, cioè, della cottura e della presentazione in tavola. Per i Modenesi lo zampone deve essere accompagnato da bei fagioli bianchi, all'olio, serviti caldi; per i Romani, da lenticchie; per i più raffinati, che non stanno né a Roma né a

Modena, da un buon purè di patate: asciutto, soffice, che cada sul piatto come fiocco di lana, delicatissimo. Un pezzetto di zampone « ben taclent », ornato di una striscia bianca di purè, riempie la bocca di tale soavità, che il mondo, anche il più iniquo, è subito riconciliato. Figuriamoci poi se ogni tanto ci passa sopra una boccata di lambrusco asciutto, frizzante, fresco di schiuma.

La cottura è tutt'altro che facile. Proprio così. Intanto; non è legge sicura che lo zampone debba bollire tante ore quanti chili pesa, come si suol dire; ma è certo che, messo a cuocere in acqua fredda, deve bollire almeno tre ore, e più o meno, a seconda della... età del maiale. E siccome la fede di nascita della bestia difficilmente accompagna i suoi prodotti, ecco perché capita alle volte, non ostante molta attenzione, che lo zampone, giunto in tavola, non sia come potrebbe essere. Tutti sanno che, prima di metterlo nella zamponiera sul fuoco, vuol essere forato sotto i piedi e fasciato in una tela.

Ma, insomma, si domanderà finalmente il lettore, dove si può gustare questo zampone nella sua città nativa?

Lo vedremo in un prossimo appuntamento.

LEONE GESSI

VARIE

La legione CC. NN. nella "Divisione italiana"

Il cap. Michele Grisanti osserva, nella *Rivista di Fanteria*, che l'annuncio della costituzione della legione CC. NN. da immettere nella Divisione di fanteria ha fatto esclamare a qualcuno: « Siamo ritornati alla Divisione ternaria! ».

Trattasi, invece, di un progresso della nostra organizzazione militare. Col nuovo ordinamento la Divisione di fanteria si rafforza e diventa uno strumento agile e manovriero, adatto alla guerra di rapido corso.

La Divisione italiana è costituita, oltre che dall'artiglieria e da altri elementi, da due reggimenti di fanteria e da un terzo elemento di fanti delle Fiamme Nere, che si differenzia dai primi per potenza di fuoco, per massa di uomini più ridotta, oltre che per il sistema di reclutamento. Questo elemento, che è parte inscindibile della Divisione, non essendo omogeneo ai reggimenti di fanteria, rappresenta una terza pedina più mobile, che integra i compiti dei reggimenti predetti.

La legione CC. NN., il cui personale appartiene ai ruoli della Milizia, dipende:

a) dalle gerarchie della M.V.S.N., a tutti gli effetti, in tempi normali;

b) dalle autorità dell'Esercito per la parte disciplinare ed addestrativa, in fase preparatoria per campi d'arma, esercitazioni divisionali, grandi esercitazioni, per « emergenza »; disciplinarmente, per addestramento ed impiego, quando partecipa con le unità dell'Esercito a campi d'arma, esercitazioni sopraddette e quando è approntata per « emergenza » o per « mobilitazione ».

La legione è costituita da un comando di legione (tenuto da un ufficiale superiore avente grado di console); due battaglioni CC. NN., reparti mitraglieri, reparti complementi.

Riteniamo che la forza totale debba essere all'incirca non superiore a 1300 uomini.

La legione ha in proprio mortai di assalto, che, unitamente alle mitragliatrici di accompagnamento ed ai fucili mitragliatori, ne fanno un potente strumento, capace di sviluppare un considerevole volume di fuoco.

In sintesi, la legione presenta le seguenti caratteristiche: leggerezza, sufficiente potenza di fuoco, sufficiente capacità penetrativa, possibilità di pronti spostamenti.

Se a tali caratteristiche si aggiunge lo spirito volontaristico, che distingue il tono morale di questa unità, si comprende quale apporto di forza essa può dare alla Divisione, per integrare i compiti affidati alla fanteria.

Quanto all'impiego, la nostra dottrina sancisce che il Corpo d'Armata è la grande unità di manovra, mentre la Divisione di fanteria è la grande unità base del combattimento, destinata particolarmente all'urto ed alla penetrazione. La battaglia si svolge a colpi di Divisioni. Per la conquista dell'obiettivo, nella direzione unica, il comandante della Divisione deve dosare le sue forze in profondità. In tale dosamento, ora che ai due reggimenti di fanteria si è venuta ad unire la legione CC. NN., l'azione di comando ha evidentemente maggiori possibilità. Vediamo in qual modo. Nell'ambito divisionale la polarizzazione su una direzione unica fa sì che l'urto e la penetrazione siano le fasi più importanti del combattimento. È proprio in questa ultima fase che la legione CC. NN. può assumere un compito particolare, ove il divisionario valorizzi tutto lo slancio e tutta l'irruenza di cui essa è capace per il successo completo della lotta.

Per la conquista dell'obiettivo occorrono, come è noto, fuoco ed uomini. Ma, se senza fuoco non si avanza, è anche vero che con pochi uomini si avanza poco. Ora la nostra Divisione di fanteria, con la presenza della legione CC. NN., può dirsi ricca di mezzi di fuoco e di uomini.

La legione trova particolare impiego nell'esplorazione tattica terrestre, compito di nuclei esploranti celeri o di fanteria, che agiscono alle dipendenze dei comandi di Corpo d'Armata (eventualmente dei comandi di Divisione). Dovendo vedere e riferire tempestivamente, ne consegue che il nucleo esplorante non deve perdere tempo, ma deve guadagnare spazio, esplorare possibilmente senza combattere e, se questo non è possibile, attaccare arditamente; compiti questi ai quali la legione CC. NN. è particolarmente adatta per le sue caratteristiche di leggerezza, dinamismo, spirito volontaristico, arditismo.

Non solo, ma nell'economia generale del combattimento è preferibile impiegare per l'esplorazione tattica i battaglioni CC. NN. e tenere quelli di fanteria, più pesanti, riuniti per compiti più aderenti ai propri vincoli organici ed ai propri mezzi, cioè per azioni di forza, che richiedono maggiore volume di fuoco.

La legione trova, inoltre, particolare impiego nel campo della sicurezza, e cioè sui fianchi, quando la Divisione è d'ala, o quando vi sono grandi intervalli tra le colonne, per sventare sorprese contro il fianco scoperto o impedire infiltrazioni negli intervalli. Missione questa ardua e delicata.

Nei combattimenti preliminari, che costituiscono la premessa operativa dell'attacco a fondo, i battaglioni CC. NN. possono essere opportunamente impiegati per saggiare il nemico, per determinare i punti di maggiore o minor resistenza, o per occupare determinate posizioni che favoriscano le condizioni di attacco della grande unità. Così in colpi di mano, nel completamento del successo, nel contrattacco; operazioni tutte in cui si richiede rapidità d'azione e ardimento spregiudicato.

La gomma sintetica.

Non sono trascorsi più di due secoli da quando giunsero in Europa i primi saggi del latice, estratti dalla pianta della gomma, scientificamente battezzata *Hevea Brasiliensis*, in omaggio alla sua origine. Si pensò subito a uti-

lizzarla per rendere impermeabili alcuni tessuti; ma l'uso della gomma elastica non si diffuse largamente, a soddisfare molteplici esigenze della vita moderna, se non da circa un secolo. Non sono corsi, infatti, più di cento anni – secondo Pier Giovanni Garoglio, che rievoca sommariamente la storia della gomma in *Terra e Lavoro* – da quando il chimico americano Goodyear, mescolando e poi riscaldando zolfo con latice coagulato – già parzialmente elastico – riuscì ad ottenere un prodotto capace di reagire perfettamente alla deformazione e di riacquistare, cessato lo sforzo esterno di costrizione, la sua esatta forma anteriore, e tutto ciò a mezzo di un processo chimico detto *vulcanizzazione*.

Il Goodyear, che non aveva pensato a brevettare la sua scoperta, ebbe la sorpresa di saperla sfruttata in Inghilterra.

Il Brasile, naturalmente, cercò difendere con ogni mezzo la produzione esclusiva della materia prima, inibendo la esportazione dei semi dell'albero della gomma: non di meno, verso la fine dell'800 vi fu un Inglese che riuscì ad esportare questa preziosa semenza, e in breve le piantagioni di *Hevea Brasiliensis* si estesero dal Brasile al Medio ed Estremo Oriente, in ogni paese, insomma, dove il clima poteva adattarsi alla coltivazione della pianta. Così oggi si produce gomma naturale per un milione di tonnellate all'anno.

L'albero della gomma versa ogni giorno latice dalle incisioni che si praticano nel suo fusto, e questo latice, dopo essersi coagulato, dà la cosiddetta *para*, dal nome della città brasiliana dove si costituì il primo mercato di questo prodotto.

Per la fabbricazione dei pneumatici, che assorbono circa i tre quarti dell'intera produzione di gomma, nel processo di vulcanizzazione si aggiunge allo zolfo anche ossido di zinco e nerofumo prodotto da gas idrocarburati, che aumentano la resistenza della gomma all'abrasione e all'usura.

La gomma elastica si produce pure col succo già coagulato che si estrae da altre piante, e principalmente dal *Guyaule*, originario del Messico, sradicando la pianta e separando la gomma dal legno con procedimenti meccanici. Il *Guyaule* fu trapiantato anche in Italia (Sardegna, Puglie e Calabria). Nella zona fra Cerignola e l'Ofanto la coltura di questa pianta occupa ben 5000 ettari di terreno. Ma la gomma che se ne estrae è alquanto impura per forte contenuto di resine, e presenta una resistenza inferiore a quella ottenuta col latice dell'*Hevea Brasiliensis*. In Sicilia, nelle Puglie e in Calabria si stanno pure sperimentando colture di altre piante gommose, come il *Taraxacum Megalorrhizon*, che nelle sue radici contiene dal 6 all'8 per cento di gomma impura, la quale si presta anch'essa ad essere vulcanizzata.

Piantagioni di *Hevea Brasiliensis* si stanno tentando nell'Impero e precisamente intorno a Gore e a Gambela, con promettenti risultati.

Di pari passo con la produzione della gomma naturale si lavora per la fabbricazione della gomma sintetica. Nel 1884 si trovò che, a questo fine, si poteva ricorrere alla distillazione dell'essenza di trementina e ad altri oli vegetali. I primi tentativi per ottenere gomma sintetica furono fatti nel 1904 dalla Casa Bayer; ma la risoluzione tecnica del problema si ebbe durante la guerra mondiale, sotto lo stimolo potente della necessità. Dalle prime applicazioni del cosiddetto metil caucciù, proveniente dall'acetone, ottenuto a sua volta per fermentazione dalla fecola di patata, siamo oggi arrivati alla produzione del caucciù sintetico, con proprietà e caratteristiche superiori a quelle della gomma elastica naturale, e cioè, maggior resistenza ai solventi organici, scarsa sensibilità al calore e difficile ossidabilità.

La produzione del caucciù sintetico ha raggiunto le 30 mila tonnellate annue in Russia ed ha reso la Germania completamente indipendente da ogni importazione estera. In Italia il primo impianto industriale di caucciù sintetico è sorto nel Ferrarese ed un secondo entrerà presto in azione nell'Italia centrale; altra tappa nel cammino che deve condurci all'autarchia anche in questo settore della produzione.

In Italia – dove si calcola di poter assai presto produrre 10.000 quintali all'anno – si lavora con procedimenti che sono in parte originali. Lo schema del processo all'alcool è il seguente: i vapori dell'alcool, a pressione ridotta e alla temperatura di 450-500°, vengono condotti su un miscuglio di appropriati catalizzatori disidratanti e deidrogenanti. Mediante questa reazione si ottiene il butadiene ed una serie di composti dai quali si isola il solo butadiene che, per polimerizzazione ed in presenza di sodio metallico, origina il caucciù. Da 4-5 tonnellate di alcool a 85-90° se ne ottiene una tonnellata. Procedimento, come si vede, non ancora molto interessante dal punto di vista dei risultati quantitativi, ma assai promettente come possibilità autarchica.

Nel procedimento che impiega come materia prima il carburo di calcio (che sotto certi punti di vista può anch'esso essere considerato prodotto autarchico, perché si ottiene a mezzo dell'energia elettrica) e quindi l'acetilene, questo gas viene trasformato in aldeide acetica in presenza di acido solforico e di sali di mercurio. Per successive trasformazioni si ottiene la polimerizzazione in fase liquida, la quale, con stabilizzanti (colle, proteine) e plastificanti, nonché catalizzatori, produce la cosiddetta emulsione di butadiene, simile al latice naturale.

Si coagula questo latice, si lamina e si essica, né più né meno come si fa per il caucciù naturale.

Molti lettori avranno letto spesso la parola *Buna*. A titolo di curiosità si ricorda che il nome deriva dalle iniziali del nome tedesco « *Bu*tadien *Na*triumkautschuk », che è il tipo più interessante fra i prodotti sintetici ottenuti.

Per la polimerizzazione del butadiene si usano due sistemi: uno al sodio, ed un altro, cosiddetto all'emulsione di butadiene, seguendo un procedimento simile a quello che si usa per ottenere le materie plastiche moderne.

I lati interessanti ed originali, dal punto di vista tecnico, della produzione del caucciù sintetico, destinato senza dubbio al più grande avvenire autarchico, consistono nel fatto che, come tutti i prodotti guidati dalla sapiente mano del chimico, possono essere regolati in modo da dare vari tipi che si adattano ai vari usi tecnici. È da augurarsi che giunga presto il giorno in cui – per virtù di una superiore giustizia chimica, se non umana, e per merito dell'intelligenza, tanto più sollecitata dalla necessità quanto più si manifesti l'altrui egoismo – vengano ad essere progressivamente eliminate ad una ad una le più pesanti servitù dei popoli bloccabili.

Avverrà così che i popoli monopolizzatori delle materie prime naturali e sordi ai bisogni altrui si troveranno a fare la fine del mitico re di Frigia, Mida, che a furia di essere esaudito nel suo desiderio di convertire ingordamente ogni oggetto toccato in oro, si trovò a non avere più cibo per i suoi pasti. Cosa che potrebbe riuscire alquanto incomoda per tutti coloro che sono, anzi, erano abituati a consumarne cinque al giorno.

Che cosa sono le "Panzerdivisionen" germaniche.

La formidabile offensiva sferrata dai Tedeschi il 10 maggio apre un nuovo capitolo dell'arte militare. Lo strumento principale di questa impresa, che mirava all'occupazione delle coste della Manica, è costituito da un esercito attrezzato con mezzi moderni, realizzati dall'odierno meraviglioso progresso scientifico ed agente in concomitanza con una formidabile armata aerea.

Il gigantesco meccanismo offensivo ha caricato le forze alleate preceduto da gruppi di carri armati, che hanno sfondato le formazioni avversarie, aprendovi larghe falle. Critici e osservatori di tutto il mondo puntano la loro attenzione sulle « Panzerdivisionen » germaniche, attraente oggetto di studio relativamente ai criteri d'impiego e ai mezzi tecnici adottati.

In un libro intitolato *Achtung, Panzer!*, di cui parla Ugo Maraldi nelle *Forze Armate*, il gen. Guderian, che già prima della guerra era ispettore delle forze motorizzate tedesche, ha esposto in forma chiarissima i criteri

relativi alla scelta del tipo dei carri, alla costituzione delle unità blindate e ai concetti tattici del loro impiego.

Secondo il Guderian, le truppe blindate non sono più, oggi, un'arma ausiliaria della fanteria. Sarebbe, infatti, una follia – egli afferma – non pretendere da un'arma tutto ciò che è possibile ottenerne. I risultati che si possono sperare dipendono dallo sviluppo del progresso tecnico, ed hanno limiti amplissimi.

Con questa formula, fondata essenzialmente sul massimo sfruttamento delle possibilità tecniche e meccaniche dei moderni carri armati, fu decisa la costituzione di un nuovo potente congegno, atto alla rottura delle posizioni nemiche a mezzo di robuste punte d'acciaio conficcate profondamente nell'organismo della difesa. Di conseguenza, si sentì la necessità di carri muniti di una corazza che, almeno in parte, resista ai proiettili anticarro, non solo, ma dotati anche di buona velocità e di vasto raggio d'azione, con un armamento di mitragliatrici e di pezzi sino al calibro 75. A tali carri si pensò di aggiungerne altri, capaci di frantumare le fortificazioni di campagna, e infine qualche tipo fortemente corazzato, armato anche con pezzi da 150, per l'attacco di fortificazioni permanenti o semipermanenti.

« Si giunge così molto presto – scrive il Guderian – a macchine del peso di 70 o 100 tonnellate. Carri di questo tipo non saranno numerosi: agiranno soli, oppure nel complesso di distaccamenti blindati e costituiranno un nemico pericolosissimo, che non dovrà essere sottovalutato ».

Considerando il rapido sfondamento del fronte francese, qualcuno si è chiesto se l'Alto Comando alleato fosse a conoscenza della formidabile preparazione germanica in questo campo.

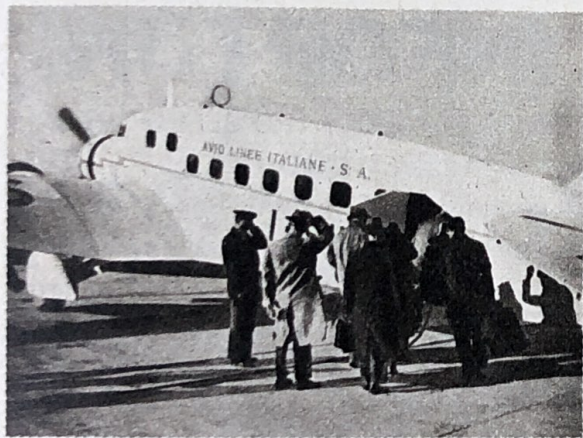
Sì: non solo l'Alto Comando, ma anche il pubblico ne era informato, e da tempo. Sin dal dicembre scorso il generale francese J. Brossé, in un esauriente articolo comparso su *La Science et la Vie*, esponeva l'intenzione tedesca di passare al più presto – e cioè appena superata la linea delle fortificazioni terrestri – alla guerra di movimento, ottenendo un successo folgorante con la rottura del fronte attaccato e, quindi, con l'avvolgimento degli altri fronti. Era perfettamente nota la costituzione della Panzerdivisionen, che si calcolava comprendesse un migliaio di autoveicoli – motocicli inclusi – di cui circa 500 tra carri e automitragliatrici, oltre a un reggimento d'artiglieria con 24 pezzi da 105.

Quali mezzi tecnici si pensò di opporre a questa valanga corazzata?

Si è adottato un cannone anticarro che, si disse, costituiva l'ottava meraviglia. In verità, questo cannone fu ideato in Germania sin dalla passata guerra, ma in seguito l'Inghilterra comprò il brevetto, e dopo avere superato enormi difficoltà relative alla costruzione del proietto, soltanto agli inizi dell'attuale conflitto ne dispose la costruzione in serie e la pronta distribuzione all'esercito francese.

Il pezzo ha l'apparenza di una spingarda; è lungo due metri, leggerissimo, e basta un solo uomo per il suo trasporto. Non è destinato al tiro rapido continuo, che troppo spesso si risolve in un consumo inutile di munizioni. Un tiratore scelto, da una distanza di 200-400 metri, deve mirare alla torretta di comando del carro. Il proiettile, del calibro di 21 mm. e lungo 16 centimetri, ha la straordinaria capacità di perforare ben 4 centimetri di corazza e scoppia irradiando una quantità di sottilissimi aghi micidiali. Se il tiro è ben diretto basta il primo colpo.

Ma alla prova pratica si è visto che questi pezzi e altri tipi di anticarro non hanno dato gli attesi risultati, certo anche perché l'aviazione tedesca non lasciava ai tiratori francesi la calma necessaria a puntar bene. Ed allora, dal 18 maggio, si è pensato di accogliere i carri con un diluvio di 75. Un migliaio di pezzi di tale calibro sarebbero stati postati a questo scopo e in Francia si crede così di aver trovato, almeno per ora, un'efficace formula risolutiva del grave problema.

Le caratteristiche tecniche dei carri tedeschi, naturalmente, sono conosciute soltanto in parte. Nell'ultimo Salone dell'Automobile a Berlino furono esposti tre tipi di carri: il più leggero armato di sole mitragliatrici, il

tipo medio di una mitragliatrice e un cannone anticarro, il più pesante, oltre che dalle mitragliatrici, anche da un cannone da 37 e da un cannone da 75 in torre. In generale, i carri, come è noto, superano fossi di larghezza non superiore alle dimensioni longitudinali del carro stesso. Ma alcuni tipi sono muniti di un ponte manovrabile automaticamente dall'interno per i passaggi di larghezza maggiore. I più grandi affrontano con successo ostacoli verticali alti circa m. 1,70 e possono abbattere alberi di circa un metro di diametro. Alcuni tipi anfibi hanno poi dimostrato di poter traversare un fiume.

Molto interesse presentano i tipi giganti da 80 tonnellate. La comparsa di queste fortezze mobili terrestri potrebbe indurre a meditare che non è sempre bene relegare con troppa premura nell'archivio delle pratiche inutili o sensazionali le audaci proposte di tecnici e costruttori, come si volle fare da qualche critico alcuni anni or sono, allorché una casa americana presentò tipi di carro da 80 e persino da 130 tonnellate, con 18 uomini di equipaggio.

Oggi si vede quanto sia stata felice la scelta del grande tonnellaggio da parte tedesca.

A titolo di curiosità ricordiamo che fu proprio un tecnico francese a proporre, nel 1906, la costruzione di colossali cavalli di Troia moderni.

« Bisogna inventare una specie di corazzata terrestre – scriveva l'*Action Française* – che sia materialmente invulnerabile; bisogna inventare un mezzo di progressione dal quale la ruota sia esclusa e sostituita da vere membra. Si tratta di foggiare un mostro meccanico: il problema non è insolubile nel XX secolo ». Un certo numero di macchine di tal genere, secondo il progettista, avrebbero potuto causare la rottura di ogni difesa e l'inizio di una veloce guerra di movimento verso le retrovie, fortificate sempre più debolmente.

L'idea è stata attuata. Il tecnico francese, se ancora vive, può assistere oggi ai primi esperimenti. Ma forse non avrebbe immaginato che questi esperimenti sarebbero avvenuti proprio contro il suo Paese.

Che gli scopi prefissi siano stati pienamente raggiunti dai Tedeschi – se pur la manovra di questi formidabili complessi di circa 3000 carri armati sinora impegnati, compresa l'azione concomitante dell'armata aerea, richieda un consumo che è stato approssimativamente calcolato in 30 o 40 mila tonnellate di benzina al giorno – è dimostrato dal fatto che gli Alleati hanno deciso di accelerare al massimo la produzione dei carri.

Le mine magnetiche.

Si è fatto un gran parlare, in tutto il mondo, delle mine magnetiche collocate in grande quantità dai Tedeschi sulle rotte commerciali inglesi, causando notevoli perdite. Si tratta – afferma la rivista inglese *The Engineer* – di un'arma subacquea non nuova, in quanto, alla fine della guerra mondiale, gli Alleati avevano già studiato questo tipo di mina e ne avevano iniziato l'uso, specie per sbarramenti sulla costa belga.

La denominazione di magnetica non si riferisce a speciali qualità della mina, ma solo al dispositivo che la fa esplodere, e che può funzionare secondo due diversi schemi: o la mina è collocata sul fondo, e allora il dispositivo magnetico di accensione la fa esplodere quando uno scafo metallico viene a passare entro determinati limiti di distanza; ovvero la mina si trova ancorata, come al solito, a un corpo morto, ma a profondità maggiore di quella consueta, e in tal caso il dispositivo magnetico ne provoca la liberazione, per modo che essa investe lo scafo che, frattanto, sta passandole sopra. Benché l'effetto distruttivo di mine del secondo tipo sia senza dubbio maggiore, in genere si preferisce collocare quelle del primo tipo, soprattutto perché più leggere, e quindi più facilmente trasportabili da aerei e sommergibili.

Per le mine posate sul fondo, l'effetto distruttivo è grandemente attenuato, su scafi di robusta costruzione, da uno spessore di acqua di 3 metri. Esse, quindi, devono essere necessariamente deposte in acque basse, e ne consegue che località pericolose a bassa marea possono, invece, divenirlo assai meno a marea alta.

Il principio su cui si basa l'esploditore delle mine magnetiche di fondo è semplice e notissimo. Un ago magnetico tende a disporsi parallelamente alle linee di campo magnetico terrestre, che passano per il luogo dove esso si trova. La direzione di queste linee, oltre che a lente variazioni giornaliere e annue, è sensibile alla presenza di importanti masse di materiale magnetico (come i grandi scafi metallici), le quali condensano in sé le linee di forza. Un ago posto in prossimità subisce una deviazione, della quale si può approfittare per chiudere un circuito elettrico che provochi lo scoppio.

La realizzazione pratica è, però, assai meno facile dell'enunciazione. Occorre anzitutto che la mina non possa esplodere durante la posa e per un certo tempo dopo; essa non deve nemmeno esplodere per le variazioni diurne della declinazione o per la presenza di qualche massa magnetica non conosciuta, p. es., una carcassa di nave affondata. Non è, infine, possibile orientarla all'atto della posa: occorre che la posizione di contatto si orienti automaticamente. Tutte queste esigenze sono soddisfatte, disponendo due aghi magnetici montati sullo stesso asse, uno al disopra dell'altro; uno di grande inerzia e provvisto di dispositivo di smorzamento delle oscillazioni, l'altro di piccolissima inerzia, e perciò molto rapido e sensibile nei suoi spostamenti. I contatti che chiudono il circuito sono affidati uno ad un ago e uno all'altro. Il primo ago, quello lento, segue periodicamente le variazioni della declinazione magnetica e quelle eventualmente dovute alla presenza di masse magnetiche fisse nelle vicinanze. Quando, invece, si avvicina una massa magnetica mobile, producendo una rapida variazione della direzione delle linee di campo magnetico, l'ago leggero si muove per primo e, appena tra i due si è stabilita una certa apertura angolare, si chiude il contatto e segue lo scoppio. All'atto della posa, un dispositivo a tempo interrompe il circuito per il periodo sufficiente a che l'operazione possa essere compiuta senza rischio eccessivo.

Il principio delle mine magnetiche rende anche relativamente facile, almeno in teoria, il liberarsene. Basta evidentemente provocare una perturbazione abbastanza intensa del campo magnetico a una distanza di parecchi metri dalla nave che avanza, perché le mine esplodano senza danno.

Una pianta da coltivare: la ramia.

Una delle piante tessili meno conosciute da noi è la ramìa, qua e là coltivata soltanto in piccole estensioni a scopo sperimentale.

Originariamente la ramìa dall'India e dalla Malesia trasmigrò rapidamente in Cina, in Giappone, in Australia e a Formosa; quindi nel Brasile, negli Stati Uniti, nel Messico e finalmente s'irradiò nelle terre del bacino mediterraneo.

In Italia – ricorda Pio dal Fiume in *Fibre tessili* – la prima apparizione si ebbe nella pianura bolognese verso il 1786, per opera del conte Malvezzi. Cent'anni più tardi, sempre negli stessi luoghi, il tentativo di coltivare la ramìa venne nuovamente ripetuto dal conte Bianconcini e, successivamente, in Liguria dal D'Humières.

Di recente, altri tentativi ebbero luogo nelle Marche, in Piemonte, in Sicilia, nel Padovano, con risultati soddisfacenti, portando, cioè, alla constatazione che la ramìa si può coltivare anche in Italia in qualsiasi terreno, dando tuttavia la preferenza alle località di clima temperato, che meglio rispondono alle esigenze di questa orticacea.

La ramìa offre, indubbiamente, una fibra tessile di grande valore, di fortissima fibra, di resistenza tre o quattro volte superiore a quella degli altri tessili vegetali, con un'elasticità all'incirca eguale ed anche superiore a quella del lino, della canapa e del cotone. Essa ha, inoltre, una lunghezza sensibilmente superiore a quella del cotone, è cattiva conduttrice del calore e, all'opposto, ottima assorbente dell'umidità. La fibra della ramìa resiste mirabilmente all'acqua, è facilmente nitrabile (perciò indicata per la fabbricazione degli esplosivi), si presta comodamente a parecchie lavature ed ha il pregio estetico

– di capitale importanza, in quanto appaga l'occhio – di una morbidezza quasi serica e lucente. Appunto per questi intrinseci pregi la ramìa viene usata specialmente nella fabbricazione degli articoli più fini; e per i rifornimenti della materia prima si è per ora costretti a importarla dai mercati della Cina e dell'India. La celebre seta comunemente conosciuta col nome di «seta di Canton» e le non meno celebri tele d'Olanda si debbono esclusivamente alle fibre di questa meravigliosa pianta.

I tecnici c'insegnano che con queste fibre si possono ottenere eccellenti garze e bende per uso sanitario, buonissimi copertoni per carri ferroviari, magnifiche coperture per automobili, robustissime ali per aeroplani, perfetti cordami per navi, reti da pesca, tubi di tela per pompe e per cavi sottomarini, fascioni per pneumatici, sacchi e molti altri articoli non meno utili. A loro volta, i cascami della ramìa si possono trasformare in fiocchi simili a quelli del cotone, dai quali si ricava un fulmicotone, che per gli usi bellici non ha eguale.

Con le foglie e con i cascami di ramìa si producono i migliori tipi di carta, come la velina per le sigarette e quella più pregiata per la stampa delle banconote.

Ciò premesso, e data la necessità di raggiungere al più presto la completa autarchia nel campo tessile, si comprende che è indispensabile sviluppare ed intensificare la coltivazione della ramìa. A tal fine è utile rilevare che questo tessile, a differenza della canapa e del lino, per cui si richiedono terreni di prim'ordine e, quindi, una riduzione di altre importanti colture, non ha speciali esigenze. Esso, infatti, appartiene alla famiglia delle orticacee, cresce liberamente ovunque e, al pari dell'ortica nostrana, fiorisce anche in terreni sterili. Aggiungasi che la ramìa non vuole concimazioni costose, né minuziose cure di coltivazione. È ovvio, tuttavia, che, per conseguire un maggior reddito, è consigliabile, almeno durante il primo anno, concimare convenientemente le piantagioni, mantenendo, in pari tempo, il terreno costantemente libero da male erbe, almeno finché il ceppo si è sviluppato. Allora la pianta ha tanto rigoglio da potersi difendere da sé contro le erbe parassite.

Altra vantaggiosa prerogativa della ramìa è la sua longevità: per dieci, venti e persino trent'anni, essa non richiede altro lavoro né spesa oltre quella modestissima del taglio e della raccolta degli steli.

Né le spese d'impianto per la coltivazione costituiscono un aggravio notevole: esse vengono interamente coperte col reddito del primo taglio, che spesso si può ottenere nel primo anno. Inoltre, essendo una pianta rustica, essa non desta nessuna preoccupazione quanto alle vicissitudini atmosferiche e al pericolo di malattie. Specialmente nel clima temperato dell'Italia centrale e meridionale la ramìa trova un ambiente propizio alla sua vegetazione; ma ciò non esclude che possa crescere anche in climi meno caldi, poiché da esperimenti eseguiti nel Padovano è risultato che essa può resistere ad una temperatura fino a nove gradi sotto zero.

Ogni ettaro di terreno coltivato a ramìa può dare nel primo anno un raccolto medio di kg. 400 di fibra, nel secondo di kg. 1180 e nel terzo di oltre 1600. Queste cifre bastano a dimostrare l'eccezionale tornaconto dei nostri agricoltori ad occuparsi di questa coltura.

Le fibre di ramìa, straordinariamente gommose, sono assai aderenti fra loro e, quindi, non facili ad essere liberate dalle sostanze adesive da cui sono ricoperte. Questo grave problema può, tuttavia, considerarsi ormai superato, poiché stigliatrici e processi chimici speciali permettono la completa degommazione della fibra, che altrimenti sarebbe praticamente inservibile.

I nostri agricoltori non hanno potuto dedicarsi finora alla coltivazione di questa orticacea anche perché non esistevano manifatture che s'impegnassero a comperare il prodotto per molti anni consecutivi, ai fini dello sfruttamento industriale.

Perciò questa nuova coltura deve trovare il suo sviluppo in zone dove sorgono i necessari stabilimenti; ed occorre che si ripeta quanto è avvenuto per lo zucchero, ciò che gli agricoltori delle zone limitrofe a qualche opificio per la lavorazione delle fibre tessili prendano l'iniziativa di coltivare razionalmente la ramìa, la quale, d'altra parte, a differenza delle barbabietole, non richiede terreni di prima qualità. Moltissimi terreni scarsamente fertili delle nostre provincie meridionali, presentemente coltivati a grano, granoturco, ecc., potranno essere destinati alla coltura più redditizia della ramìa. Se questo avverrà su vasta scala, le popolazioni rurali se ne avvantaggeranno economicamente e socialmente, poiché, sorgendo un'organizzazione industriale, molta mano d'opera agricola, che durante lunghi periodi dell'anno resta disoccupata, troverà un adeguato collocamento.

I nostri agricoltori, specie quelli meridionali, sapranno rapidamente attrezzarsi per la coltura di questo nuovo prodotto, per far sì che il Paese non abbia più bisogno di importare dall'estero questa preziosa fibra vegetale, che rappresenta, in pace e in guerra, una materia prima importante della nostra industria tessile, sempre più potenziata dalle direttive autarchiche.

Il prossimo censimento dell'Impero.

È annunciato per il 1941 il primo censimento generale della popolazione dell'Impero, la quale si è notevolmente accresciuta in questi ultimi anni, non solo per l'aumento delle nascite e la diminuzione delle morti, ma anche per l'annessione delle nuove province libiche, per la conquista dell'A. O. I. e per la unione del Regno d'Albania a quello d'Italia.

In Africa Orientale Italiana si registravano, al tempo dell'occupazione, 12.100.000 abitanti, e in Albania 1.057.393, alla fine del 1938. Si tratta, però, di dati molto approssimativi, considerati i criteri rudimentali coi quali venivano fatti i censimenti; per cui si crede che la situazione demografica sia oggi notevolmente diversa. Pertanto, allo scopo di addivenire «a registrazioni statistiche, demografiche o sociali più vicine al vero, l'Istituto Centrale di Statistica ha inviato in Albania una delegazione di funzionari specialisti: geografi, demografi, economisti, che effettuano i necessari rilievi, adeguandoli agli stessi criteri metodologici in uso nel Regno d'Italia». Si dice, anzi, che per l'Albania si farà in modo che – su basi da stabilirsi e in successive esperienze – si possa seguire – negli svariati aspetti demografici, sociali, economici, agricoli, forestali, industriali – lo sviluppo del giovane Paese adriatico.

«Criteri simili, ma non eguali a quelli degli organi statistici italiani, varranno per i rilievi statistici nelle Colonie e nelle terre dell'Impero. Una differenza, per esempio, consisterà in ciò: che mentre nel Regno spetta agli incaricati del censimento consegnare alle famiglie i fogli demografici e ripassare dopo qualche tempo a ritirarli, debitamente riempiti, nelle Colonie saranno invece gli stessi incaricati del censimento i quali, recandosi presso i nuclei familiari, rileveranno gli elementi demografici e redigeranno le schede». Nelle colonie verranno considerati tre gruppi diversi di residenti: gli Italiani, gli indigeni, i meticci.

Gasparo da Salò.

Nel numero di maggio de «Le Vie d'Italia» il nostro collaboratore Cons. Naz. Italo Bonardi rievocò il quarto centenario della nascita del grande liutaio bresciano, che ricorre quest'anno. Ora esce, a cura dell'editore Hoepli, un bel volume in 4°, di pag. XXIV-230, e 52 tavole fuori testo (L. 90), sotto il titolo di «Gasparo da Salò – La vita e l'opera – 1540-1609», dovuto ad A. M. Mucchi, con prefazione di Michelangelo Abbado. Le poche e incerte notizie che si avevano finora del grande maestro (qualche lustro fa non si sapeva neppure in che anno fosse nato) sono in quest'opera esaurientemente completate ed accertate con una documentazione ineccepibile. Ora si sa veramente chi furono gli antenati di Gasparo, quando e perché si trasferì da Salò a Brescia, dove precisamente aprì bottega, quali furono gli alunni formatisi alla sua scuola, perché fu chiamato «violino» lo strumento di cui Gasparo fu l'inventore, quali sono gli strumenti ancora esistenti che si possono attribuire a lui, e copiose altre notizie, le quali s'illuminano e acquistano evidenza dai numerosi documenti iconografici che seguono al testo. Ai fini storico-artistici l'autore ha saputo associare, animandoli, alcuni elementi emotivi sulla vita familiare e intima di Gasparo.

Ligniti e carboni.

Tutti sanno che le ligniti sono combustibili in cui il processo di carbonizzazione è poco avanzato; perciò conservano molte caratteristiche e spesso anche la stessa struttura del materiale vegetale da cui derivano. Questo è esatto: non altrettanto esatto è, invece, quel che si leggeva recentemente in un quotidiano, che, cioè, «fra duemila anni le nostre ligniti sarebbero trasformate in carbon fossile» (1).

Lasciamo andare i duemila anni, che, nel susseguirsi delle êre geologiche contano press'a poco quanto un giorno nella vita di un uomo. Ciò che importa dire è, invece, che la lignite può essere antica quanto il carbone, pur conservando intatti i suoi caratteri, diremo così, giovanili. Come spiegava recentemente H. Bode su *Glückauf*, il processo di fossilizzazione di un materiale vegetale può avvenire in due modi ben distinti, secondo che intervenga o no l'azione di una elevata temperatura. A bassa temperatura si ha, infatti, un semplice processo di umificazione o fossilizzazione biochimica, che, attraverso gli stadii intermedi di torba, lignite torbosa e lignite xiloide, arriva fino alla trasformazione in lignite picea, punto finale della serie. Quando, invece, in un momento qualsiasi di questa evoluzione, lo strato fossile, a causa di profondi rivolgimenti tellurici, viene sepolto a grande profondità e si trova, quindi, esposto ad elevata temperatura, il processo evolutivo assume carattere di fossilizzazione geochimica, con progressiva eliminazione dei componenti non carboniosi (carbonizzazione).

La temperatura minima necessaria per questa metamorfosi è di 325° e il risultato finale è intimamente legato all'elevazione della stessa temperatura. I composti idrogenati sono a poco a poco eliminati sotto forma di metano, e si formano così i pericolosi accumuli di questo gas nelle miniere di carbon fossile.

Fra duemila anni, dunque, le nostre ligniti sarebbero ancora tali; e questa è una ragione di più per adoperarle adesso che ci servono. Fra duemila anni, del resto, l'uomo avrà a propria disposizione mezzi ben altrimenti potenti per procurarsi le immense quantità di energia, delle quali egli, allora, avrà certamente bisogno.

L'alimentazione del soldato tedesco.

La *France Militaire* si occupa del vettovagliamento del soldato germanico in guerra. L'alimentazione obbedisce rigorosamente ad esigenze scientificamente constatate in fatto di vitamine e di calorie. Seguendo queste direttive essenziali, da vari anni si è aumentata in Germania la coltura della soia; si diede un maggiore sviluppo allo sfruttamento del siero del latte, alla pesca della balena, alla preparazione di alimenti con vitamine A, B e C; aumentarono gli stabilimenti industriali per l'essicazione dei legumi e delle patate; si applicarono su vastissima scala i metodi di conservazione delle derrate a bassa temperatura; si provvide ad incrementare la disponibilità del riso, e si studiò persino la creazione di viveri di nuovo genere, ad esempio, la cosiddetta «bibita di marcia», confezionata con polvere di limone (*citrin*).

I viveri devono essere nutrienti, graditi al palato ed autarchici; avere, cioè, a base le patate, la segale e lo zucchero, che in Germania si producono in abbondanza; bianco d'uovo, farina di soia e lenticchie. La soia, coltivata ora su vasta scala, è divenuta il principale alimento del soldato tedesco, che la consuma insieme a salsicce, conserve, minestre e salse.

Si consumano anche molte conserve in scatola o essiccate, fatte di patate, legumi e carne. Si fa uso esclusivo di legumi secchi, sovente pressati affinché si conservino meglio ed occupino meno spazio. Trentamila razioni possono stare in un metro cubo. È ormai accertato che il valore nutritivo dei legumi secchi eguaglia quello dei legumi freschi.

Spinaci e succo di carne ridotti in polvere, riso fatto con patate, formaggio molle in tubetti e una misteriosa

pasta, 3 chili della quale bastano per preparare 120 funghi prataioli gustosi e nutritivi, costituiscono altre varianti dell'alimentazione del soldato tedesco, il quale si nutre anche di pemmikan, una specie di salsiccia contenente, oltre a carne secca, frutta, crema di latte, conserva di pomodoro, peperone e lecitina.

Per la preparazione dei cibi destinati all'esercito la Germania ha organizzato un corpo di 30 mila cuochi adibiti alle cucine modello, i quali provvedono a perfezionare la cucina da campo, che il soldato chiama il « cannone dello stufatino ».

Reclutamento di ufficiali durante la guerra in Germania.

Si è più volte accennato a difficoltà che la Germania dovrebbe superare per il reclutamento di ufficiali in numero sufficiente a inquadrare le sue imponenti forze armate, non potendo essa disporre di ufficiali di carriera a causa del disarmo impostole dal trattato di Versailles.

La *Deutsche Wehr* informa, a questo proposito, che tutti i soldati atti a far carriera possono entrare nel corpo degli ufficiali di guerra, pur che diano prova di meritarlo col contegno dimostrato davanti al nemico. Non è necessaria alcuna preparazione culturale specifica. Il soldato, scelto secondo i criteri suddetti, è mandato a frequentare un corso allievi ufficiali, superato il quale ottiene la nomina ad ufficiale aspirante ed è rinviato alla fronte: dopo un'ulteriore permanenza, verrà proposto per la promozione a sottotenente dal suo comandante di reparto.

I soldati che abbiano comandato un plotone in azioni belliche possono essere promossi aspiranti ufficiali senza aver frequentato nessun corso, e gli studenti di scuole superiori sono incorporati senz'altro come aspiranti alla carriera di ufficiali, purché abbiano compiuto 17 anni di età.

Una visita alla luna.

L'uomo ha sempre sognato di visitare altri mondi, scrive Peter M. Millmann in *Proceedings of the Royal Canadian Institute*; ma il sogno è ancora molto lontano dalla realtà. Tuttavia, se il progresso scientifico dovesse procedere in futuro con lo stesso passo col quale ha camminato negli ultimi cent'anni, sarebbe forse eccessivo affermare che sia impossibile inviare un proiettile su qualche altro mondo. Se il tentativo dovrà mai esser fatto dai nostri lontani discendenti, è certo che il primo obiettivo sarà la Luna. Benché la Luna sia a 360.000 km. da noi, il termine *vicino* le si può applicare, considerando che la stella più prossima a noi è a 100 milioni di volte questa distanza.

Attualmente una gita al nostro satellite è impossibile, ma noi possiamo immaginare di fendere lo spazio con una nave e di visitare la superficie lunare, aiutando la nostra immaginazione con documenti fotografici presi per mezzo dei più grandi telescopi ora a nostra disposizione e con le scoperte scientifiche accumulate attraverso secoli di osservazioni astronomiche.

Guardando al telescopio la Luna – un piccolo mondo di poco più di 3000 km. di diametro – notiamo ch'essa presenta sempre la stessa faccia alla Terra, e si scopre il carattere prevalentemente montagnoso della sua superficie. Noi ci avviciniamo alla Luna nell'ultimo quarto, e le lunghe ombre del Sole al tramonto mettono in mostra il rilievo degli orli delle montagne. Molte di queste han la forma di crateri circolari.

Il Clavius ha un immenso cratere di circa 220 chilometri di diametro. Gli enormi turriti bastioni che lo circondano sono alti quasi 4000 metri. Immaginando di metter piede sulla superficie lunare, notiamo intorno a noi fenomeni ai quali non siamo abituati sulla Terra. Il cielo è nero e pieno di stelle, benché il sole sia ancora sull'orizzonte. Un orizzonte molto più ristretto di quello della Terra, data la molto maggior curvatura del piccolo mondo lunare. Un assoluto silenzio ne circonda, poiché non v'è atmosfera che propaghi i suoni. Questo fatto ci obbliga a munirci di apparati respiratori a base di ossigeno; ma il loro peso non ci disturba, perché la gravità è sei volte inferiore a quella sulla superficie terrestre. Un uomo di 90 chili pesa, dunque, lassù soltanto 15 chili. In generale, la superficie è coperta da una polvere simile alle cenere grigio-bruna dei vulcani, cosparsa di frammenti di dura roccia. I raggi ultravioletti e X del Sole ci colpiscono con tutta la loro energia, in quanto non v'è atmosfera che li filtri. Il Sole si abbassa molto lentamente, poiché il periodo fra il suo sorgere e il suo tramonto equivale a quindici dei nostri giorni. Quando il Sole, con la sua corona di perla e con le sue prominenze di fiamma, dispare finalmente oltre i monti, l'oscurità cade di colpo e con essa sopravviene il freddo della notte lunare, che scende sotto i — 140°. La Terra appare nel cielo come una gigantesca luna piena, con un diametro apparente quattro volte quello della Luna vista dalla Terra.

Ora viaggiamo sulla superficie lunare e troviamo una quantità di cose interessanti: valli profonde vicino al polo sud, fra montagne raggiungenti altezze di più di 9000 metri; valli eternamente in ombra, poiché qui il Sole è sempre vicino all'orizzonte; vaste superficie più scure (i cosiddetti mari) di qualche centinaio di chilometri di larghezza, ora piani desolati, ma che presentano indubbie tracce di erosione di liquidi nel passato; crepacci, dei quali i più grandi hanno un miglio di larghezza per 100 a 150 chilometri di lunghezza. Passando attraverso il Mare della Tranquillità e il Mare della Serenità, entriamo nel Mare delle Tempeste per la Vallata delle Alpi, una depressione larga circa 8 chilometri e lunga 110. I picchi delle Alpi salgono da un lato e dall'altro a 3400 metri. Più lontano, verso sud, si ergono gli Appennini lunari, una catena che corre per 750 chilometri, con alcuni picchi che raggiungono anche altezze superiori a 6000 metri. Nel cratere di Eratostene, al limite della catena appenninica, il defunto prof. V. H. Pickering credette di scorgere variazioni nelle ombre e nei colori, che indicherebbero la presenza di un basso ordine di vegetazione nutrita da lievi vapori emananti alla superficie del cratere. Queste ipotesi, però, sono considerate da molti astronomi eccessive: occorrerà qualche prova più evidente per accettarle.

Da notare, oltre la differenza di temperatura di 220° fra la notte e il giorno e al conseguente spaccarsi delle rocce, deboli residue attività vulcaniche in luoghi come Linnè, che prima era un profondo cratere ed ora è una debole macchia bianca. Ma, in generale, la superficie della Luna resta invariata per secoli, mostrando i suoi grandi crateri circolari.

Lasciando la Luna presso la sua fase di pienezza, guardiamo alcuni sistemi di raggi bianchi irradianti da alcuni crateri. Questi raggi non proiettano alcuna ombra, e la loro massima velocità di più di 3000 km., attraverso catene di monti e fondo di mari, avviene senza deviazione a dritta o a manca. Costituiti apparentemente di un materiale lievemente colorato, di forma polverosa, mista con pezzi di qualche spessore della stessa sostanza, la loro origine rimane uno dei più difficili misteri lunari. Ma è certo che essi hanno la stessa origine dei crateri onde emanano. Le teorie più attendibili suppongono un tremendo *choc* in qualche lontana êra in questo centro di radiazione. E che dire degli stessi crateri? Piccole serie di essi starebbero ad indicare la presenza di azioni vulcaniche; ma, d'altro lato, dai fatti che constatiamo sulla nostra Terra, sembra probabile che alcuni, se non la maggioranza dei crateri lunari, siano stati prodotti da impatto di meteore.

Un trattore stradale che può rimorchiare 500 tonnellate.

È stato costruito dalle officine Kaelble per le ferrovie della Germania ed è azionato da un motore Diesel da 180 CV. Complessivamente pesa tonn. 18,5 a vuoto e 23 in ordine di marcia; ha 6 ruote, tutte motrici. La massima velocità di questo trattore è di 20 chilometri-ora a vuoto. Con un peso rimorchiato di 100 tonnellate esso marcia in piano a 12 chilometri all'ora e può superare salite con pendenza del 10 per cento. Il peso massimo rimorchiabile in piano è di 500 tonnellate.

Come si riducono i barili in tonnellate.

Il Bollettino di statistica del Ministero del Commercio degli Stati Uniti d'America, «*International petroleum trade*», accenna al calcolo per la riduzione delle tonnellate metriche in barili e viceversa, dei varî prodotti del petrolio.

Naturalmente, per un calcolo esatto occorrerebbe conoscere il peso specifico dei singoli prodotti, cosa impossibile data la loro grande varietà e le loro diverse provenienze. Tuttavia, per usi statistici generali, detto Bollettino consiglia l'uso degli equivalenti che seguono, per tradurre le tonnellate metriche in barili e viceversa (1 barile è uguale a litri 158,98):

Prodotti	Num. dei barili compresi in una tonn.
Petrolio greggio	7
Benzina	8,50
Petrolio illuminante	7,75
Oli lubrificanti	7
Residui (fuel-oil)	6,66
Gas-oil	7,25
Gas-oil misto con fuel-oil	6,95
Solaroil	7,29
Olii di paraffina	6,98
Road oil (olio stradale)	6,50

Quando le quantità di greggio sono indicate in metri cubi, come nel Messico e in Russia, la riduzione si fa sulla base di 6,29 barili per ogni metro cubo.

Il più piccolo motore elettrico.

È stato costruito in Svizzera, e i suoi dati caratteristici sono i seguenti: il suo peso totale è di grammi 0,16; consta di 48 pezzi e 25 metri di filo avvolti sul rotore e sullo statore; ha un collettore a spazzole e funziona a corrente continua e alternata. La potenza di questo motore microscopico è di 0,005 Watt alla tensione di 1,5 Volta, e compie 2000 giri al minuto. Le dimensioni complessive corrispondono a 3 mm. di altezza, 2 mm. di larghezza ed a 5 mm. di lunghezza.

I patronimici italiani.

Nel fascicolo di febbraio abbiamo riprodotto da *Panorama* un primo elenco di patronimici italiani, le denominazioni, cioè, degli abitanti dei vari centri (Comuni e Frazioni) e regioni d'Italia, dell'Impero e delle Colonie. Ne pubblichiamo ora una seconda serie, avvertendo che l'abbreviazione f. c. significa *forma comune*; f. a., *forma antiquata*; m. c., *meno comune*; p. c., *più comune*; f. d., *forma dotta*; l., *localmente*.

Grosseto	*Grossetani*
Orbetello	*Orbetellani*
Arcidosso	*Arcidossini*
Buonconvento	*Buonconventini*
Chiusi	*Chiusini*
Sovicille	*Sovicillini*
Brenna	*Brennini*
Orgia	*Orgini*
Rosia	*Rosiani*
San Rocco a Pilli	*Sarrocchini*
Tegoia	*Tegoini*
Ragusa	*Ragusani*
Chiaramonte Gulfi	*Chiaramontani*
Comiso	*Comisani*
Ispica	*Ispicani*
Modica	*Modicani*
Monterosso Almo	*Monterossani*
Santa Croce Camerina	*Santacrociari*
Scicli	*Sciclitani*
Borghetto Lodigiano	*Borghettini*
Brembio	*Brembesi*
San Colombano al Lambro	*Banini*
Tripoli	*Tripolini*

Azizia	*Aziziani*
Nalut	*Naluttesi*
Bengasi	*Bengasini*
Homs	*Homisini*
Cosenza	*Cosentini*
Acri	*Acresi* e *Acritani*
Albidona	*Albidonesi* (f. c.) e *Leutarnesi* (f. d.)
Amantea	*Amanteoti*
Bisignano	*Bisignanesi* (f. c.) e *Besidianesi* (f. d.)
Cariati	*Cariatensi* (f. c.) e *Coniati* (f. d.)
Guardia Piemontese Terme	*Guardioti*
Luzzi	*Luzzitani* (f. c.) e *Lutiani* (f. d.)
Montalto Uffugo	*Montaltesi* e *Montaltini*
Paola	*Paolani*
Rende	*Renditani* e *Rennitani*
S. Giovanni in Fiore	*Sangiovannesi* (f. c.) e *Florensi* (f. d.)
Cirò	*Cirutani* (f. c.) e *Crimisani* (f. d.)
Crotone (già Cotrone)	*Crotoniati* (f. c.) e *Cotroniati* (f. a.)
Nicotera	*Nicoteresi* e *Nicoterani*
Nocera Tirinese	*Nocerini* (f. c.) e *Tirinesi* (f. d.)
Petilia Policastro	*Policastresi* (f. c.) e *Petilioti* (f. d.)
Pizzo	*Pizzitani*
Squillace	*Squillacioti* (f. c.) e *Scillacesi* (f. d.)
Salò	*Salodiani*

Un geniale motore elettrico fuoribordo.

Una ditta milanese, allo scopo di secondare la campagna autarchica, ha costruito e brevettato un interessante motore elettrico fuoribordo.

Il motorino funziona indifferentemente con una batteria di 6 o 12 Volta, e chi volesse ottenere una maggiore velocità può farlo funzionare anche a 18 e a 24 Volta, senza che il motore si surriscaldi, perché è raffreddato direttamente dall'acqua.

L'elica ha un diametro di 20 cm. ed è montata direttamente sull'asse motore, eliminando gli ingranaggi, fonte di attriti, e semplificando razionalmente la costruzione. Con un comune accumulatore di 12 Volta di 80 am.-ora, ha un'autonomia di circa 7 ore alla massima velocità.

Il motorino, silenziosissimo, pesa circa 9 kg.

Le origini del sottomarino.

Benché l'idea del sommergibile, concepito come unità capace di navigare alla superficie e di immergersi e navigare in profondità, sia moderna, i tentativi per realizzare una nave sottomarina – come ricorda J. Gordon Person in «*The Engineer*» – rimontano a qualche secolo addietro.

Olaus Magnus, arcivescovo di Upsala, scrisse un opuscolo su un tipo di nave che egli attribuiva ai pirati del Gruntland, e che sarebbe stata capace di immergersi. Egli afferma di aver visto due di queste barche, di cuoio, nella chiesa di Ashoe, nel 1505. Poco più tardi, nel 1528, fu esposto a Toledo un natante capace di immergersi, e uno non dissimile, che potrebbe essere quello ideato da Leonardo da Vinci, sarebbe stato utilizzato dai Veneziani per il recupero di un vascello affondato. Nel 1578, Villiam Bourne, cannoniere della marina della regina Elisabetta, inventò un sommergibile, sul quale scrisse un opuscolo in cui afferma che esso poteva scendere fino al fondo e risalire a galla a piacimento. Anche questa costruzione doveva essere di cuoio, ed era divisa in tre compartimenti, di cui quello centrale destinato all'acqua di zavorra, che veniva espulsa dall'unico occupante, spingendo in fuori le pareti flessibili del compartimento stesso. Cornelius Van Drebbel costruì per Giacomo I dei battelli sommergibili, a bordo di uno dei quali il re stesso compì un breve tragitto sotto le acque del Tamigi. Pare che Drebbel usasse, per purificare l'aria durante l'immersione, un liquido, forse liscivia alcalina per assorbire l'anidride carbonica. Non si ha idea del come egli facesse a rigenerare l'ossigeno necessario, ma probabilmente le immersioni dovevano essere di durata molto breve. In una patente rilasciata dal Duca di Buckingham, si parla di mine sottomarine e di «*two boates to conduct them under water*», cioè sommergibili per andarle a posare. Da quell'epoca parecchi inventori si dedicarono all'appassionante problema: i francesi Fournier e Mersenne preconizzarono un sommergibile metallico a forma di pesce, un certo Jean Barries ottenne dal re di Francia, nel 1640, la licenza per pescare sul fondo del mare con un battello di sua invenzione.

Tragica fine ebbe l'esperimento di un carrozziere del Suffolk, certo Day, il quale, dopo aver fatto parecchie prove ben riuscite di immersione con un battello rudimentale da lui costruito, scommise, per procurarsi i fondi per una nuova costruzione, di immergersi per 12 ore a 30 metri, e vi perdette la vita.

Il primo tentativo di usare il sottomarino come arma di guerra fu quello di David Bushnell, americano, che durante la Guerra di Indipendenza tentò di affondare il vascello inglese «Eagle» nel porto di New York. Il sottomarino di Bushnell aveva la forma di due gusci di tartaruga connessi assieme. La propulsione era data da un remo a coda di pesce azionato dall'unico occupante mediante pedali. Per l'immersione veniva fatta entrare dell'acqua, aprendo una valvola, in un apposito compartimento, dal quale veniva poi espulsa, per riassommare, mediante due pompe a mano. La profondità era misurata da un manometro; vi erano, insomma, in forma rudimentale, molti degli organi e delle attrezzature di un sommergibile moderno. Sulla parte superiore del battello era disposta la torpedine, recipiente stagno caricato di polvere, con detonatore ad orologeria, la quale veniva fissata alla chiglia di legno della nave avversaria, mediante una vite manovrabile dall'interno. Essendo malati i fratelli Bushnell, Eyre Lee si assunse l'impresa e, di notte, navigando destramente, riuscì ad avvicinarsi al vascello avversario, quindi si immerse, e portato il sommergibile

sotto lo scafo del «Eagle» incominciò la manovra per fissare la torpedine. Avendo però incontrato una lastra metallica dovette spostarsi per ritentare in un altro punto. Intanto la marea trascinò lontano il piccolo sottomarino e, riassommando, Lee vide che era ormai troppo distante. Abbandonò allora la torpedine, poiché non aveva modo di fermare il detonatore, e la esplosione, benché avvenuta a parecchie centinaia di metri dalla nave inglese, richiamò l'attenzione dell'equipaggio, il quale affondò il sommergibile e la nave che gli serviva di appoggio. Tuttavia Bushnell, poco tempo dopo riuscì a ricuperare il suo battello. Se il tentativo fosse riuscito, senza dubbio l'importanza del sommergibile nella guerra navale sarebbe stata compresa assai prima. Invece l'insuccesso provocò lo scetticismo dei tecnici navali americani, né miglior esito ebbero le offerte fatte dal Bushnell al Governo francese.

La stessa incomprensione trovò Robert Fulton col suo «Nautilus» costruito in Francia nel maggio 1801. Esso era lungo m. 7,40 e aveva m. 2,15 di diametro al centro.

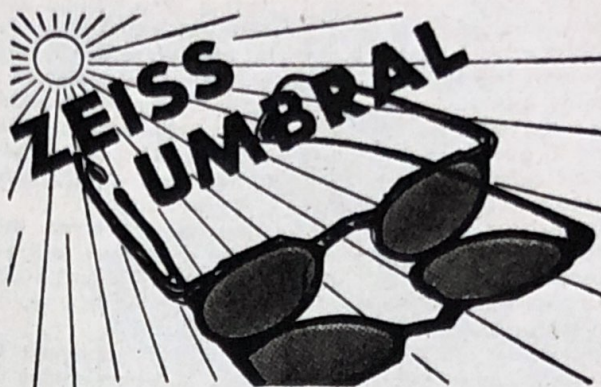
Lo scheletro era di ferro, coperto di tavole di legno rivestite di lamiera di rame. L'equipaggio, composto di due persone, provvedeva alla propulsione del battello, mediante una piccola elica azionata a mano. La direzione era impressa da un timone e una provvista di aria compressa provvedeva alla respirazione per alcune ore. Fulton fece col «Nautilus» il percorso da Rouen a Brest, dove furono fatti esperimenti di affondamento di pontoni, con torpedini simili a quelle di Bushnell. È noto come Napoleone, pur avendo dapprima incoraggiato Fulton, non abbia compreso l'importanza dell'invenzione, la quale fu rifiutata anche dall'Ammiragliato inglese. Fulton tornò allora in America, dove progettò un grande sommergibile, lungo 24 metri e largo 7, e ne iniziò la costruzione, ma morì prima di ultimarlo.

Passò un tempo relativamente lungo prima che fossero fatti altri tentativi; nel 1850 il tedesco Bauer progettò un sommergibile, e dopo il rifiuto delle autorità del suo paese, lo offrì all'Inghilterra, la quale pure non volle interessarsene. Intorno agli stessi anni un sommergibile costruito in Francia e azionato dall'aria compressa, diede risultati negativi.

Durante la Guerra di Secessione, avvenne la prima azione di sommergibili contro navi di superficie. I Confederati, per rompere il blocco, costruirono alcuni sottomarini, nei quali appaiono per la prima volta i timoni di profondità. Uno di questi riuscì ad affondare, il 17 febbraio 1864, la nave federale «Housatonic» di 1264 tonnellate. L'esplosione distrusse però anche il sottomarino, del quale si salvò solo il comandante.

Il fatto ridestò l'interesse delle marine europee, e dopo i tentativi di Garrett e di Nordenfeld, che costruirono sottomarini azionati da motrici a vapore sia in superficie, sia in immersione, si trovò la soluzione, ancora oggi adottata, di usare il motore a combustione interna in superficie e quello elettrico, alimentato da accumulatori, in profondità. Intorno al 1880, si iniziarono gli studi e le esperienze fondamentali, del Goubet e di G. Zedè in Francia, di J. P. Holland negli Stati Uniti, di A. Campbell e di Waddington in Inghilterra, di S. Dzevieskij in Russia. Il «Gymnote» di Zedé era completamente elettrico; il «Holland», con propulsione mista, termica ed elettrica, si può considerare il prototipo del sommergibile moderno (1899). In Italia, Giacinto Pullino costruiva e sperimentava felicemente a La Spezia il «Delfino» di 104-111 tonn., che riuniva molti perfezionamenti poi adottati in tutte le successive costruzioni e che con ulteriori rimodernamenti restò in servizio fino alla guerra mondiale.

Il vettovagliamento della Germania è assicurato.

Il primo d'agosto si compirà in Germania il primo anno di economia annonaria di guerra, del quale si può fin d'adesso dire che è trascorso in condizioni ben più favorevoli di quanto molti avessero preveduto. Così pure si può assicurare che la Germania entrerà nel secondo anno di guerra con riserve granarie pari a quelle di dieci mesi or sono. Sebbene nessuno sia in grado di far previsioni sul prossimo raccolto, una cosa è ben certa: che così la

semente come i fertilizzanti messi a disposizione dell'agricoltura raggiungono i medesimi quantitativi di anteguerra e che i lavori agricoli di primavera, grazie alle sufficienti provviste di carburant, sono stati condotti a termine secondo i piani prestabiliti. L'area totale seminata a cereali estivi è stata aumentata. Anche la coltivazione di quelli autunnali è cresciuta del 10%, così che i terreni coltivati a patate comprenderanno questo anno da 250.000 a 200.000 ettari più che nel 1939.

La produzione dei grassi ha raggiunto anch'essa uno sviluppo superiore a quanto era stato previsto. Il burro è nuovamente comparso sul mercato in tale quantità che le singole razioni hanno potuto essere aumentate e che lo si distribuisce ormai invece della margarina.

Questa abbondanza ha indotto le autorità annonarie ad autorizzare per i prossimi mesi estivi la fabbricazione di formaggi con latte non scremato. Nonostante il più largo consumo, le riserve di burro a disposizione del Paese saranno, l'inverno prossimo, maggiori che durante quello scorso. Lo stesso dicasi delle uova le cui disponibilità saranno, nel settembre 1940, almeno del 50% superiori a quelle che furono nel 1939.

Del 25 per cento è stata aumentata anche la superficie coltivata a legumi e ortaglie. Nessuna preoccupazione poi deve avere il popolo tedesco per quanto concerne la carne così di maiale che di bue, perché al già vasto patrimonio zootecnico nazionale si sono aggiunte le imponenti riserve delle terre confinanti.

Dover.

Il nome di Dover ci è venuto incontro fin dalla nostra infanzia con certe pillolette dolciastre che dovevano servire a liberarci dalla tosse, e c'è voluto del tempo prima che esso si piegasse a rappresentarci qualcosa di più imponente, una città cioè e un gran porto dell'Inghilterra. Ora il nome di Dover si associa più strettamente alla fama dei bombardamenti aerei tedeschi sulla costa d'Albione. Dover possiede ben due porti, quello vecchio interno ed il nuovo esterno protetto da giganteschi moli. Negli ultimi anni il traffico di Dover fu in media di 5500 navi per un registro lordo di 4 milioni circa di tonnellate. Si capisce così come Dover sia uno dei più importanti porti commerciali dell'Inghilterra: l'importazione ha avuto in media un valore annuo di oltre 20 milioni di sterline, l'esportazione, per contro, non ha raggiunto che un quarto di tale importo. La città è contornata di fortificazioni e un faro gigantesco proietta la sua luce fino alla costa francese.

La saldatura elettrica nelle costruzioni navali.

Mentre fino a pochi anni fa nella costruzione di uno scafo d'acciaio veniva applicato il metodo della bullonatura, ora si viene sempre più diffondendo quello della saldatura elettrica. È stata la Germania che coi suoi «incrociatori tascabili» ha usato il secondo metodo su più larga scala e coi più notevoli risultati. Infatti, oltre a ridurre le spese di costruzione, i Tedeschi hanno conseguito un forte risparmio di materie prime. Questa nuova tecnica non consiste, però, soltanto nel sostituire al bullone l'arco voltaico per saldare l'una all'altra le lastre d'acciaio, bensì nell'estenderla a numerosi singoli pezzi destinati a costituire un tutto con le parti principali della nave. Solamente così è possibile realizzare la massima economia di materiale e di tempo; il che è tanto più agevole oggi che molti di tali pezzi – fino al peso di 30 e 40 tonnellate – possono venir costruiti comodamente in officine specializzate prima di esser trasportati in cantiere e posti in opera. Il risparmio di acciaio si calcola a molte tonnellate a seconda delle dimensioni della nave. Tuttavia non si deve credere che il sistema nuovo escluda ogni applicazione del vecchio. Al contrario, i costruttori tedeschi si servono dell'uno e dell'altro come, per esempio, nella costruzione dei ponti della nave, dove spesso una fila di bulloni corre parallela ad una saldatura elettrica con risultati che la pratica ha rivelato eccellenti.

La forza navale della Gran Bretagna.

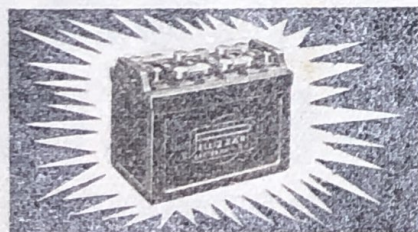
In Inghilterra, prima della fine del corrente anno entreranno in servizio le 5 corazzate n. b. di 35.000 tonn., *King George V*, *Prince of Wales*, *Duke of York*, *Jellicoe*, *Beatty*, ora in allestimento. Probabilmente le due prime saranno armate entro il corrente mese.

COMUNICAZIONI

Per i militi universitari che frequentano i corsi allievi-ufficiali nel R. Esercito.

Le facilitazioni ferroviarie previste dal Regolamento per i trasporti militari a favore degli aspiranti agli istituti, collegi, scuole militari e ai corsi allievi ufficiali di complemento sono state estese ai militi universitari che si recano a frequentare le lezioni presso i corsi di allievi-ufficiali del R. Esercito.

Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle Ferrovie dello Stato.

Col 1° giugno è stata pubblicata e messa in vendita al pubblico una nuova edizione delle predette tariffe e condizioni, completamente aggiornata in relazione alle modificazioni ed aggiunte intervenute dopo il 1° gennaio 1939. Molte norme sono state semplificate a vantaggio del pubblico. I prezzi di trasporto sono rimasti immutati, salvo quelli locali del compartimento di Napoli, che hanno subìto qualche ritocco.

FRA I LIBRI

Amilcare Fantoli – *Elementi preliminari del clima dell'Etiopia*. Pag. 298 con carte f. t. Ed. Sansoni, Firenze 1940-xviii. L. 40.

Angelo Flavio Guidi – *Relazioni culturali fra Italia e Stati Uniti d'America*. Lavoro premiato nel « Concorso Nazionale Massimo Piccinini ». Pag. 280. Ed. Cedam, Padova 1940-xviii. L. 40.

Andrea da Mosto – *I Dogi di Venezia*. Con particolare riguardo alle loro tombe. Pag. 395 con tav. f. t. Ed. F. Ongania, Venezia 1939-xviii. L. 40.

Antonio Cramona-Casoli – *Notizie di località e di antichi paeselli poco conosciuti nella montagna reggiana*. Pag. 27 con illustraz. Editrice « La Giovane Montagna », Parma 1940-xviii. L. 4.

E. Correa D'Oliveira – *Roma imperiale ai tempi di Traiano*. Pag. 270 con tav. f. t. Ed. Ceschina, Milano 1940-xviii. L. 16.

Emilio De Martino – *Mille Miglia*. Romanzo. Pag. 299. Ed. Ceschina, Milano 1940-xviii. L. 12.

Cesare Bonacossa – *In linea di volo*. Romanzo. Pag. 264. Ed. Ceschina, Milano 1940-xviii. L. 10.

Raul Radice – *Tre sorelle*. Romanzo. Pag. 325. Ed. Ceschina, Milano 1940-xviii. L. 14.

Nino Podenzani – *Il romanzo di Niccolò Paganini*. Pag. 420. Ed. Ceschina, Milano 1940-xviii. L. 20.

Marino Marini – *Lettere senza risposta*. Pag. 32. Arti Grafiche Puglisi, Palermo 1940-xviii. L. 3.

Pierlisa Bollea (Cont. Caramelli di Ciavesana) – *Il grande sogno*. Poesie. Pag. 112. Casa Ed. F. Vissio, Bene Vagienna 1940-xviii. L. 6.

Rolando Serra-Tencajoli – *Ricordi dell'ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta in Roma*. Pag. 185 con illustraz. Ed. Desclée, Roma 1939-xviii. L. 18,50.

Gian Luca Iprimi – *Frammenti rimasti della tempimensura popolaresca reggiana*. Pag. 182. Libreria Nironi e Prandi, Reggio Emilia 1940-xviii. L. 10.

Strenna dei Romanisti. Natale di Roma 1940-xviii. Con prefaz. di Giuseppe Bottai. Pag. 153 con illustraz. e tav. f. t. Ed. Staderini, Roma 1940-xviii. L. 15.

Sergio Solmi – *Gigiotti Zanini*. Pag. 20 con 23 tav. f. t. L. 10. – Giovanni Papini – *Medardo Rosso*. Pag. 39 con 23 tav. f. t. L. 10. – Federico Pfister – *Enrico Prampolini*. Pag. 39 con 23 tav. f. t. Collez. Arte Moderna Italiana. Edit. Hoepli, Milano 1940-xviii.

Annuario Postelegrafico 1940-xviii – *Tariffe postali telegrafiche e telefoniche*. Pag. 157. Rivista delle Telecomunicazioni e dei servizi postali (via Agrigento 6), Roma 1940-xviii. L. 5.

Francesco Lemmi - *Sui margini del Congresso di Vienna*. Diario di Ferdinando Cornacchia (Gennaio-Settembre 1815). Pag. 136. Soc. An. Ed. Dante Alighieri (Albrighi, Segati e C.), Genova 1940-XVIII. L. 8.

Luigi Camparini - *Contributo italiano alla formazione e difesa del sistema eliocentrico*. Pag. 24. Officine Grafiche Pedrini, Reggio Emilia 1939-XVII.

L. Meille – *Annuario Sanitario Italiano. Anno 1940-XVIII E. F.* Pag. 760. Ed. G. B. Paravia, Torino 1940-xviii. L. 85.

LA NOSTRA COPERTINA

L'Italia è in guerra, ma il lavoro dei campi continua senza tregua, perchè di esso si alimenta più che mai la vita del Paese. Il dipinto riprodotto sulla copertina di questo numero de "Le Vie d'Italia" è opera del pittore Luigi Bracchi, e rappresenta una sorridente mondariso presso un gruppo di compagne curve al lavoro tra il verde tenero della vegetazione e il chiaro specchio delle acque, in una delle nostre fertili risaie di Lomellina.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,70**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,70**)
Soci Quinquennali	L. **112,50**		(Estero L. **163,50**)
Soci Vitalizi.	L. **357,—**		(Estero L. **510,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **460,—**		(Estero L. **612,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 maggio 1940-XVIII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1940 .		N. 144.637
Nuovi Soci annuali		» 12.286
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1939	N. 262.950	
Nuovi Soci vitalizi.	» 2.031	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . .	» 4.377	
		N. 269.358
		N. 426.281
Presumibili rinnovi di Soci che, già inscritti nel 1939, non pagarono ancora la quota 1940, e presumibili nuove inscrizioni		» 10.000
Totale Soci		N. 436.281

ABBONAMENTI ALLE RIVISTE DELLA C. T. I.

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26**,– Estero L. **46**,–
Semestr. L. **13**,– Estero L. **23**,–

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75**,– Estero L. **114**,–

Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50